LAGOON 380 CLUB & PREMIUM

Guida all'uso

www.cata-lagoon.com

Il mare accomuna noi di LAGOON, costruttori di catamarani, e chi come Lei vuole vivere pienamente la passione del mare.

Siamo lieti di darLe il benvenuto nella grande famiglia dei proprietari dei catamarani LAGOON e ci teniamo a farLe le nostre più sentite congratulazioni.

Lo scopo di questo manuale è di aiutarLa ad utilizzare l'imbarcazione piacevolmente, facilmente e in totale sicurezza. Esso contiene informazioni dettagliate sulla barca, gli equipaggiamenti forniti o installati, gli impianti nonché indicazioni per l'utilizzo e la manutenzione. Raccomandiamo di leggerlo attentamente prima di ogni uscita in mare al fine di trarne il massimo delle soddisfazioni ed evitare eventuali danni o brutte situazioni. Lo legga attentamente e familiarizzi con l'imbarcazione prima dell'uso.

Desideriamo che Lei possa approfittare al massimo delle evoluzioni tecnologiche, delle nuove attrezzature e materiali e della nostra esperienza; le imbarcazioni vengono periodicamente perfezionate, ecco il motivo per cui le caratteristiche e le informazioni non sono contrattuali e possono essere modificate senza previo avviso e senza alcun obbligo di aggiornamento.

Questa guida all'uso può talvolta riportare certi equipaggiamenti o accessori o trattare argomenti che non corrispondono al modello della Sua barca; in caso di dubbio, sarà opportuno fare riferimento all'inventario fornito al momento dell'acquisto.

La nostra rete di distributori autorizzati LAGOON sarà a sua completa disposizione per aiutarLa a conoscere la Sua imbarcazione ed è la più adatta per effettuare un'adeguata

Se si tratta della Sua prima imbarcazione o di un modello diverso da quella che aveva in precedenza, con la quale non ha ancora familiarizzato, per Sua comodità e sicurezza si assicuri di acquisire l'esperienza necessaria per conoscerla a fondo e utilizzarla prima di "assumere il comando". Il Suo rivenditore, la Sua federazione nautica internazionale o il Suo yacht club, saranno lieti di consigliarLe le scuole di vela locali o gli istruttori competenti.

Anche se tutto è stato previsto e progettato per la sicurezza della barca e dei suoi utilizzatori, non dimentichi che la navigazione dipende molto dalle condizioni meteorologiche e dallo stato del mare e che solo un equipaggio con esperienza, in buona forma fisica e capace di manovrare una barca ben tenuta, può navigare in modo soddisfacente.

Le condizioni di mare e di vento che corrispondono alle categorie di progettazione A, B o C sono variabili e sono aperte ai rischi di onde o di raffiche insolitamente forti. Quindi, anche se la Sua barca soddisfa le esigenze di una categoria, non c'è mai la garanzia di una sicurezza totale.

Consulti sempre il bollettino meteorologico prima di ogni uscita in mare.
Si assicuri che le condizioni di mare e di vento corrispondano alla categoria della Sua barca e che Lei e il Suo equipaggio siate in grado di manovrare la barca in dette condizioni.

Il mare e l'acqua non sono l'ambiente naturale dell'uomo ed è pertanto necessario rispettare le loro leggi e le loro forze.

La barca è da utilizzare tenendo conto dello stato in cui essa si trova, poiché il tempo e l'uso ne provocano il deterioramento.

Qualunque imbarcazione, per quanto possa essere solida, può subire gravi danni se utilizzata scorrettamente. Questa evenienza non è compatibile con una navigazione sicura. Adattare sempre la velocità e la direzione della barca alle condizioni del mare.

La "COLREG", il regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare, edito dall'Organizzazione Marittima Internazionale, definisce, in tutto il mondo, le regole di barra e di rotta, le luci di navigazione, ecc. Si assicuri di conoscere queste regole e di avere a bordo un fascicolo illustrativo.

In molti paesi, sono richieste una patente nautica, un'autorizzazione o una formazione.
Si assicuri di possedere questa autorizzazione legale prima di utilizzare la barca.

Si rivolga sempre ad un professionista con esperienza per la manutenzione, il montaggio di accessori e le piccole modifiche. L'autorizzazione scritta del costruttore o del suo rappresentante legale è obbligatoria per le modifiche che alterano le caratteristiche della barca, in particolare la disposizione verticale delle masse (posa di un radar, modifica dell'albero, sostituzione del motore ecc.).

Per quanto riguarda gli equipaggiamenti essenziali o opzionali (motore, elettronica, ecc.), si prega di consultare il loro rispettivo manuale, fornito assieme alla barca.

Si avvisano gli utilizzatori della barca che:

- Tutto l'equipaggio deve ricevere un addestramento adeguato.
- La barca non deve essere caricata oltre il peso massimo raccomandato dal costruttore, in particolare per quanto riguarda il peso totale dei rifornimenti, delle attrezzature diverse non fornite dal costruttore e delle persone a bordo. Il carico della barca deve essere ripartito correttamente.
- L'acqua delle sentine deve essere mantenuta al minimo.
- La stabilità è ridotta quando si aggiunge del peso nell'alberatura.
- In caso di tempesta, i boccaporti, i gavoni e gli sportelli devono essere chiusi per ridurre al minimo il rischio di imbarcare acqua.
- La stabilità può essere ridotta quando si rimorchia una barca o quando si sollevano dei pesi importanti servendosi delle gruette o del boma.
- I frangenti costituiscono un pericolo importante per la stabilità.
- Se la barca è dotata di una zattera di salvataggio, leggere attentamente le sue istruzioni per l'uso. A bordo della barca devono esserci tutti i dispositivi di sicurezza appropriati (cinture di sicurezza, razzi, zattera di salvataggio, ecc.) a seconda del tipo di imbarcazione, del paese, delle condizioni meteorologiche incontrate ecc.
- L'equipaggio deve familiarizzare con l'utilizzo di tutti i dispositivi di sicurezza e le manovre di sicurezza d'emergenza (recupero di un uomo in mare, rimorchio ecc.).
- Ogni persona sulla coperta deve indossare un giubbotto di salvataggio o un aiuto al galleggiamento. Si noti che in certi paesi è obbligatorio portare in permanenza un aiuto al galleggiamento omologato.

Conservi questa guida all'uso in un luogo sicuro e, qualora dovesse vendere l'imbarcazione, la consegni al nuovo proprietario.

SOMMARIO

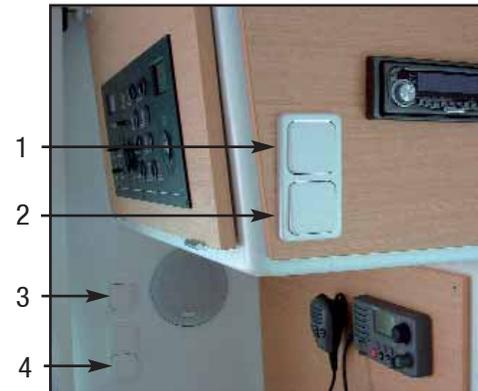
Questa guida all'uso può talvolta trattare argomenti o riportare certi equipaggiamenti che non corrispondono al modello della Sua barca.
Copre tutte le versioni e le principali opzioni di questi modelli.

AGGIORNAMENTO: 02/2010

Navigazione 1

BLOCCAGGIO DELLA PORTA SCORREVOLE

INTERRUTTORE BATTERIE MOTORE BAB + BORDO CABINA POSTERIORE BAB

INTERRUTTORE BATTERIE MOTORE TRIB + ACCOPPIAMENTO MOTORI CABINA POSTERIORE TRIB

INTERRUTTORI D'INGRESSO

1 - Interruttore plafoniera del quadrato.

2 - Interruttore spot del pozzetto.

3 - Interruttore faretto per bimini rigido (opzione).

4 - Interruttore plafoniera del quadrato.

Salpare

La porta scorrevole si blocca in tre posizioni differenti: chiusa, socchiusa (per ventilazione) e aperta.
Un chiavistello sul montante della porta permette di chiudere il quadrato dall'interno.

RACCOMANDAZIONE
Durante la navigazione, chiudere la porta scorrevole e bloccarla.

RACCOMANDAZIONE
Durante l'ingresso nel quadrato, fare attenzione allo scalino d'accesso allo scafo di tribordo.

Procedere all'avviamento tradizionale dell'imbarcazione azionando gli interruttori di batteria situati nelle cabine posteriori di babordo e tribordo e successivamente all'accensione dei diversi accessori del quadro elettrico.

Controllare i livelli di carica delle batterie, dell'acqua nei serbatoi e del carburante (vedere capitolo ELETTRICITÀ e MOTORIZZAZIONE).

Fare l'inventario del materiale di sicurezza e informare l'equipaggio in merito alla sua ubicazione e al suo funzionamento.

PERICOLO
Scollegare la presa di banchina prima di salpare.

Visibilità in navigazione

Il regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare (COLREG) e le regole di rotta impongono una sorveglianza corretta in permanenza e il rispetto della precedenza.
Assicurarsi che nessun'altra imbarcazione si trovi sulla vostra rotta.

La visibilità a partire dal posto di pilotaggio può essere ostruita nelle condizioni seguenti:
- carico e distribuzione del carico;
- condizioni del mare, pioggia, spruzzi, nebbia o oscurità;
- luci all'interno dell'imbarcazione;
- persone e attrezzature amovibili situate nel campo visivo del timoniere.

VALVOLA DEL CARBURANTE

1 - Serbatoio del carburante.

2 - Valvola del carburante.

VALVOLA DEL CARBURANTE

Navigazione a motore

Prima di avviare i motori:
- Assicurarsi che le valvole del carburante siano aperte.
- Aprire le valvole degli impianti di raffreddamento dei motori.
(consultare capitolo MOTORIZZAZIONE).

Per la messa in funzione dei motori, consultare anche le istruzioni del costruttore.

• AVVIO MOTORE

- Azionare gli interruttori di batteria situati nelle cabine posteriori di babordo e tribordo.
- Disinnestare gli invertitori (per permettere di accelerare in folle).
- Avviare i motori.

Dopo aver avviato i motori, verificare la fuoriuscita dell'acqua di raffreddamento dagli scarichi e controllare il colore dei gas di scappamento.

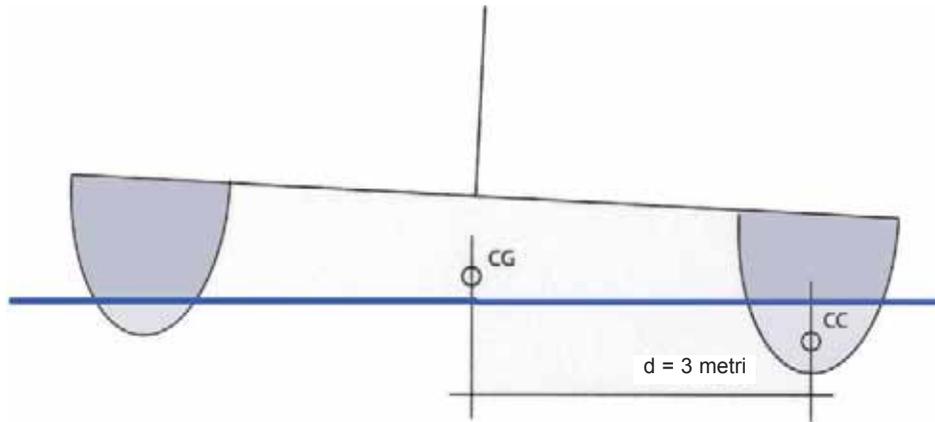
• ACCOPPIAMENTO BATTERIE (OPZIONE)

In caso di cedimento di una delle batterie motore, utilizzare la funzione di accoppiamento batterie, azionando la manopola di accoppiamento, situata nella cabina poppiera lato sinistro.
Una volta azionati i motori, assicurarsi di riposizionare la manopola di accoppiamento nella posizione originale.

• NAVIGAZIONE

Quando si naviga con il motore in prossimità di altri utenti, evitare di provocare rumore e sciabordio.
Rispettare i limiti di velocità.

AVVERTENZA
Non staccare mai il contatto o l'impianto elettrico quando il motore è in funzione.

MOMENTO RADDRIZZANTE

CATAMARANO
Peso dell'imbarcazione:
10 tonnellate

MONOSCAFO
Peso dell'imbarcazione:
10 tonnellate

Illustrazione della differenza tra il momento raddrizzante del monoscafo
e quello del catamarano di 10 metri.

d: distanza tra il centro della carena e il centro di gravità.

RMmax: peso dell'imbarcazione x d
(RMmax: massimo momento raddrizzante)

RMmax monoscafo : 10 tonnellate x 0,5 metri
: **5 tonnellate.metri**

RMmax catamarano : 10 tonnellate x 3 metri
: **30 tonnellate.metri**

Navigazione a vela

• AVVERTENZA
Un catamarano offre una resistenza allo sbandamento circa 6 volte superiore a quella di un monoscafo. In termini di architettura navale, si parla del momento raddrizzante (moltiplicazione del peso dell'imbarcazione per la distanza in senso trasversale tra il centro di gravità e il centro di galleggiamento (o carena).
Vedere l'illustrazione nella pagina a fronte.

Questa realtà ha conseguenze tangibili sulla modalità di navigazione e di regolazione delle vele di un catamarano.
Il fatto che l'imbarcazione non sbandi può nascondere un problema di sovrainvelatura, che può risultare pericolosa per l'equipaggio e l'imbarcazione stessa. È pertanto fondamentale controllare continuamente la velocità reale del vento e regolare immediatamente la superficie della vela in funzione di quest'ultima.

Le regolazioni indicate in seguito sono valide in condizioni di mare calmo. In caso di mare formato, è necessario ridurre del 10% prima in termini di velocità reale del vento. E come regola generale, è necessario cercare sempre di alleggerire le sollecitazioni sull'imbarcazione piuttosto che forzarla al limite della sua capacità. Cercare sempre di fare in modo che l'angolazione dell'attacco delle vele sia frontale alla direzione del vento apparente e che la vela non sia eccessivamente bordata, in modo che i flussi d'aria posteriori rispetto alla vela siano laminari, ovvero che escano in assenza di perturbazioni dalla parte posteriore della vela.

La mancata osservanza delle seguenti avvertenze può essere rischiosa per l'imbarcazione stessa e l'equipaggio e, in caso di incidente, il produttore non potrà essere ritenuto responsabile di danni a cose e persone.

• REGOLAZIONE DI BOLINA (tra 75 e 50° del vento reale)
Forza del vento in vento apparente
- **Da 0 a 16 nodi**: tutta la tela; carrello di randa 30 cm al di sotto dell'asse dell'imbarcazione, randa bordata con una balumina leggermente aperta (boma in asse).
Il genoa viene regolato a contatto con la crocetta, il carrello di genoa posizionato in modo che l'angolazione della scotta di genoa sia entro il prolungamento di una retta passante per il punto di scotta e il ghindante, al 40% della sua altezza.

- **Da 16 a 20 nodi**: tutta la tela; il carrello di randa si rialza a 60 cm al di sopra dell'asse dell'imbarcazione, randa bordata con una balumina un po' più aperta (boma in asse: occorre pertanto lascare la scotta).
Il carrello di genoa resta fisso ma viene regolata la scotta in modo che la balumina sia a 10 cm dalla crocetta.

- **Da 20 a 26 nodi**: 1 terzarolo, tutto il genoa; il carrello di randa torna a 30 cm al di sopra dell'asse dell'imbarcazione.
Il carrello di genoa resta fisso ma viene leggermente lascata la scotta in modo che la balumina sia a 20 cm dalla crocetta.

- **Da 26 a 30 nodi**: 1 terzarolo, 75% del genoa; il carrello di randa si rialza a 60 cm al di sopra dell'asse dell'imbarcazione.
Il carrello di genoa resta fisso o avanza leggermente ma viene regolato in modo che la scotta faccia un'elica o la parte alta lasci fuoriuscire l'aria nei sopravvento.

- **Da 30 a 36 nodi**: 2 terzaroli, 60% del genoa; il carrello di randa ritorna a 30 cm al di sopra dell'asse dell'imbarcazione, il boma viene lascato in modo che rimanga 50 cm sottovento.
Il carrello di genoa avanza leggermente, la regolazione non cambia.

SUPERFICIE DI RANDA

Randa alta: 47 m^2.

Randa 1 terzarolo: 32,43 m^2.

Randa 2 terzaroli: 20,21 m^2.

- **Da 36 a 45 nodi**: 2 terzaroli, 40% del genoa. Il carrello di randa si mette in asse e il boma viene lasciato a 1 metro sottovento.
Il carrello di genoa avanza leggermente, la scotta viene lascata per garantire un'ampia apertura nei sopravvento.

- **Da 45 a 55 nodi**: solamente 3 terzaroli (o vela di cappa, o alla cappa), carrello in asse, randa scostata di 1 metro.
L'imbarcazione sarà più a suo agio con vento in poppa in presenza di questi valori.

- **Oltre 55 nodi**: alla cappa, ancora galleggiante, o preferibilmente con vento in poppa.

• REGOLAZIONE CON VENTO PORTANTE (tra 75 e 130° del vento reale)

- **Da 0 a 23 nodi**: tutta la tela; il carrello viene posizionato a 1 metro dall'asse all'estremità della guida secondo l'angolazione del vento, la scotta viene lascata in modo che il boma sia scostato di 50 cm rispetto al carrello quando il mare è calmo poi fino a 2 metri quando il vento prende forza.
In tutti i casi, occorre evitare che le stecche sfreghino contro la sartia alta, in condizioni di andatura minima.
Il genoa viene lascato in modo che la sua angolazione di attacco media sia rivolta verso il vento apparente.

- **Da 23 a 28 nodi**: 1 terzarolo, tutto il genoa. Le regolazioni rimangono invariate.

- **Da 28 a 33 nodi**: 2 terzaroli, 80% del genoa. Le regolazioni rimangono invariate.

- **Da 33 a 38 nodi**: 2 terzaroli, 60% del genoa. Le regolazioni rimangono invariate.

- **Da 38 a 45 nodi**: 3 terzaroli (o randa ammainata e un po' più di genoa), 40% del genoa. Le regolazioni rimangono invariate.

- **Da 45 a 55 nodi**: randa ammainata, da 40 a 30% del genoa, sufficientemente bordato perché non subisca colpi.

- **Oltre 55 nodi**: con vento in poppa, a seconda delle condizioni del mare, verranno cerchiate delle cime di ormeggio da una bitta di poppa all'altra per frenare l'imbarcazione.

Questi dati sono forniti a titolo indicativo e dipendono dalle condizioni esterne.

AVVERTENZA
L'imbarcazione è stata concepita per navigare senza che sia necessario salire sul tuga durante la manovra. È pericoloso salirvi e soprattutto restarvi, specialmente in caso di strambate.
I bambini devono essere costantemente sorvegliati.

• RIDUZIONE DELLA VELATURA

L'imbarcazione è dotata di 2 terzaroli.
I terzaroli sono automatici.

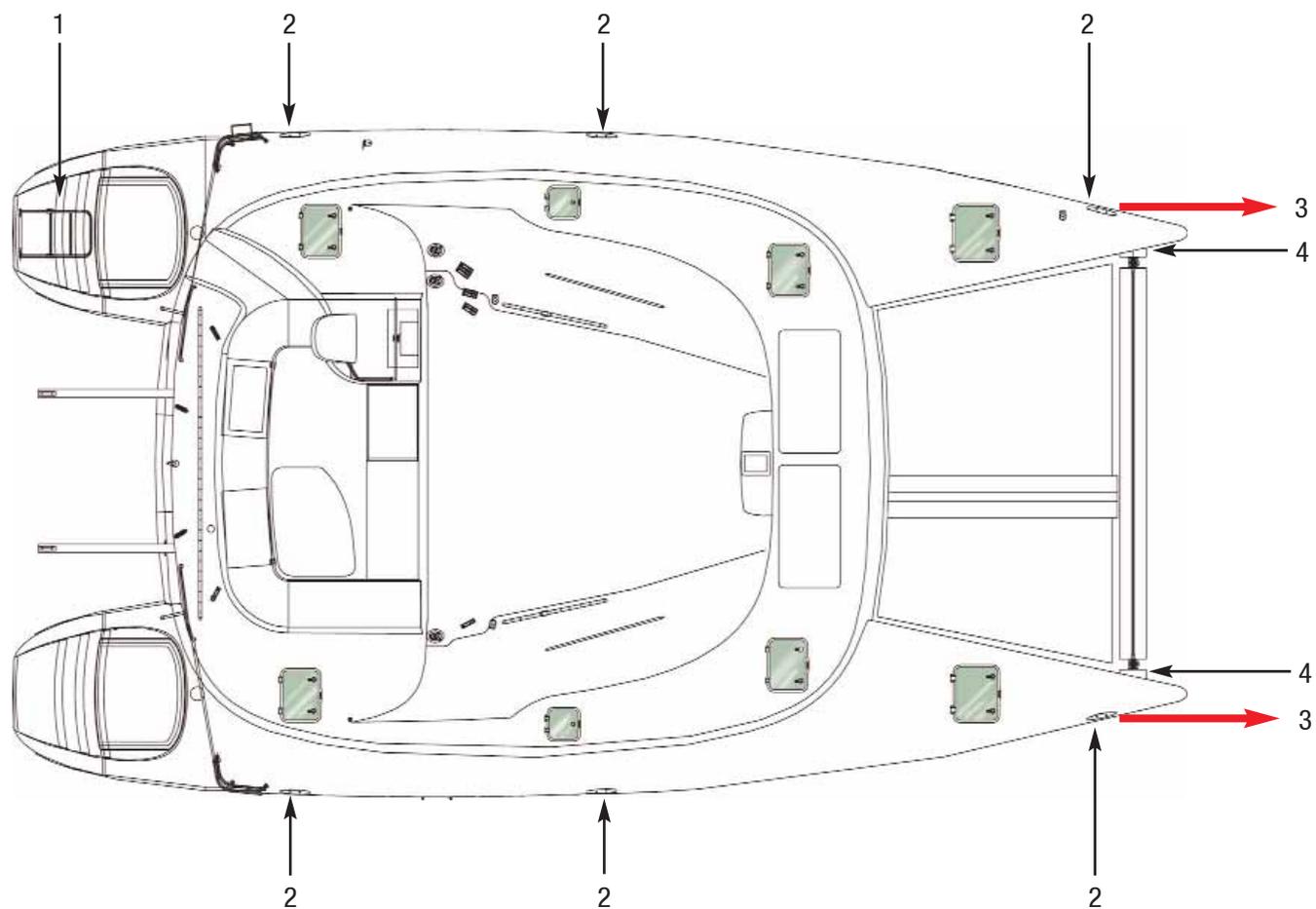
Presa del terzarolo n°1 e n°2:
1 - Posizionare l'imbarcazione contro vento.
2 - Tesare l'amantiglio.
3 - Lascare la scotta di randa.
4 - Lascare la drizza di randa e bordare la scotta di terzarolo n°1 o n°2, a seconda della necessità, fintanto che i relativi bozzelli di presa di terzarolo del ghindante e della balumina di randa si posizionano a qualche centimetro dal boma.
5 - Chiudere lo strozzascotta a camme della scotta del terzarolo utilizzato.
6 - Tesare la drizza di randa.
7 - Lascare l'amantiglio e riprendere la scotta di randa.

Riprendere i passaggi da 5 a 7 precedentemente menzionati.
Far riferimento al piano di manovre correnti (capitolo MANOVRE E VELATURA) per l'identificazione delle cime.

RACCOMANDAZIONE
Per questioni di sicurezza, la scotta di terzarolo utilizzata deve sempre essere fissata al verricello con 3 giri sul tamburo.
Bloccare lo strozzascotta a camme per maggiore sicurezza.

• NAVIGAZIONE CON VENTO PORTANTE

- Non abbattere a più di 150° dal vento apparente.
- Spostare al massimo il carrello e allentare un po' la scotta.
- Prestare attenzione che la randa non entri in contatto con le sartie; lo sfregamento delle stecche comporta un'usura molto rapida del tessuto e del cavo.
- Mantenere randa e solent fino a 15 nodi di velocità e prendere uno o più terzaroli in caso di brusche accelerazioni o se le condizioni del mare dovessero peggiorare.

PIANO DELLA COPERTA

1 - Scaletta di risalita.

2 - Galloccia d'ormeggio e ancoraggio della linea di sicurezza.

3 - Galloccia d'ormeggio per rimorchio.

4 - Anello di fissaggio del penzolo.

Ormeggio

Per le manovre d'ormeggio, la barca deve disporre di cavi da tonneggio in quantità e di dimensioni sufficienti e adatti all'ambiente.
- Effettuare sempre le manovre al motore.
- Per le manovre, tener conto della corrente e del vento.
- Proteggere al massimo l'imbarcazione con parabordi di buone dimensioni.
- Tenere sempre le cime d'ormeggio libere e in ordine.
- Manovrare a velocità ridotta

PERICOLO
Non cercare di arrestare la barca con il piede, con la mano o con una gaffa.

DOPO L'ORMEGGIO
- Proteggere i cavi da tonneggio con delle guaine in plastica per evitare che si consumino.
- All'occorrenza, tener conto delle variazioni di profondità dell'acqua.

AVVERTENZA
Preservare i grandi profili in plexiglas dello scafo da ogni contatto con parafanghi o gomene : un danno alla loro superficie sarebbe irrimediabile.

Rimorchio

RIMORCHIATORE
- Effettuare le operazioni di rimorchio a velocità ridotta, evitando gli scossoni.
- Fare particolarmente attenzione quando si lancia o si riceve una cima da rimorchio (per evitare che la cima sia presa nell'elica).

NOTA: La stabilità può essere ridotta quando si rimorchia una barca.
RIMORCHIATO
- Rimanere al timone facendo attenzione a non uscire dalla scia del rimorchiatore.

Ancoraggio

In generale, calare l'ancora per una lunghezza di almeno 3 volte la profondità dell'acqua.

RACCOMANDAZIONE
Prima di ancorarsi, verificare la profondità, la forza della corrente e la natura dei fondi.

• PREPARAZIONE ALL'ANCORAGGIO (illustrazioni pagina seguente)

- Utilizzare il penzolo fissandolo sulle lande situate alle estremità della trave anteriore.
- Passare il penzolo all'interno del musone di prua.
- Fissare il penzolo alla galloccia centrale mentre viene calata la catena.

• ANCORAGGIO MANUALE

- Mettere la barca con la prua al vento e senza velocità.
- Allentare il freno del barbotin.
- Lasciare filare la catena indietreggiando lentamente.
- Assicurare la catena al penzolo.
- Allentare la catena fino a tendere il penzolo.

ANCORAGGIO

FISSAGGIO DEL PENZOLO ALLA TRAVE ANTERIORE

PASSAGGIO DEL PENZOLO ALL'INTERNO DEL MUSONE

PENZOLO FISSATO ALLA CATENA

COMANDO DEL VERRICELLO SALPANCORA

DISGIUNTORE DEL VERRICELLO SALPANCORA (CABINA POSTERIORE DI BABORDO)

• ANCORAGGIO VERRICELLO SALPANCORA

AVVERTENZA
Tutte le manovre di ancoraggio mediante il verricello salpancora elettrico devono essere effettuate con il motore di babordo azionato.

- Allentare il blocco dell'ancora.
- Azionare il verricello salpancora utilizzando il comando presente nel quadrato.

• SALPARE L'ANCORA

- Stringere il freno del barbotin.
- Verificare che la catena sia in posizione sul barbotin.
- Navigare lentamente, a motore, fino all'ancora (non servirsi del verricello salpancora per spostare in avanti l'imbarcazione).
- Slegare il penzolo dalla catena.
- Salpare completamente il cavo d'ancoraggio.
- Controllare visivamente gli ultimi metri fino al contatto dell'ancora con il musone.
- Verificare la posizione dell'ancora sul musone di prua.
- Stringere il blocco dell'ancora.

AVVERTENZA
Le manovre col verricello salpancora sono pericolose:
- Tenere sempre la linea d'ancoraggio libera e poco ingombra.
- Effettuare le manovre con prudenza, indossando guanti e scarpe.

In caso di guasto elettrico, utilizzare la manovella del verricello sul dispositivo salpancora per salpare l'ancora.

• MANUTENZIONE

Risciacquare il verricello salpancora e la linea d'ancoraggio con acqua dolce dopo ogni uscita in mare.

Per la manutenzione del verricello salpancora a inizio o fine stagione, consultare le istruzioni del costruttore.

GRUETTE

GRUETTE

BLOCCAGRUETTA

FISSAGGIO DEI GANCI
DELLE GRUETTE

Gruette (opzione)

AVVERTENZA
Nessuno deve trovarsi a bordo dell'ausiliaria durante le manovre effettuate mediante le gruette. Fissare l'ausiliaria durante le manovre.

• SISTEMAZIONE DI UN'AUSILIARIA SULLE GRUETTE

- Fissare i ganci delle scotte delle gruette anteriormente e posteriormente all'ausiliaria.
- Fissare i blocchi presenti sulle gruette.
- Sollevare la parte anteriore all'ausiliaria fino a metà corsa.
- Procedere allo stesso modo per quella posteriore.
- Rialzare prima l'anteriore e poi quella posteriore fino al contatto dell'ausiliaria con le gruette.

• VARO DI UN 'AUSILIARIA A PARTIRE DALLE GRUETTE

- Assicurarsi che i blocchi presenti sulle gruette siano serrati.
- Passare la scotta di gruetta fissata alla parte posteriore dell'ausiliaria attorno al verricello (minimo tre giri).
- Aprire il blocco e lasciare filare la scotta fino a metà corsa.
- Fissare il blocco.
- Procedere allo stesso modo per quella anteriore.
- Calare prima quella posteriore e poi quella anteriore fino al contatto dell'ausiliaria con l'acqua.

AVVERTENZA
Durante la navigazione, smontare il motore dell'ausiliaria e riporlo a bordo dell'imbarcazione. Fissare l'ausiliaria in funzione della condizione del mare.

AVVERTENZA
Le gruette sono state concepite per sostenere un carico massimo di 200 kg.

Ambiente

RACCOMANDAZIONE
Come noi, anche Lei ama il mare e pertanto la sua collaborazione sarà preziosa per poterlo salvaguardare e per non inquinarlo!

Non smaltire oli esausti in mare.
Prendere tutte le precauzioni necessarie per evitare la fuoriuscita di idrocarburi durante il riempimento del serbatoio motore.

In porto, utilizzare i sanitari esclusivamente nel caso in cui l'imbarcazione sia dotata di serbatoi per i rifiuti organici.

L'utilizzo di detergenti contribuisce al deterioramento della flora e della fauna marina. Scegliere prodotti interamente biodegradabili per le operazioni di pulizia.
Non gettare sacchetti di plastica e rifiuti in mare. Utilizzare le apposite pattumiere durante gli scali.

Rimessaggio invernale

2

Disarmo

- Sbarcare tutti i documenti di bordo, il cordame non necessario per l'ormeggio, gli utensili da cucina, i viveri, gli abiti, le attrezzature di sicurezza, le batterie di bordo, la bombola del gas.
- Marcare di nuovo le attrezzature di sicurezza, verificare le date di scadenza, far revisionare la zattera di salvataggio.
- Approfittare del disarmo per fare un inventario completo del materiale.

• BLOCCAGGIO DELL'IMBARCAZIONE A TERRA

Preparare per scafo:
- Un grande blocco rettangolare in legno di 1 m di lunghezza e un pneumatico, i quali saranno posizionati nella parte posteriore in basso, trasversalmente rispetto alla chiglia.
- Un cavalletto in acciaio di 1 m di altezza minima che sarà posizionato sotto la paratia della cabina anteriore.

Garantire un buon bloccaggio dalla parte posteriore della chiglia (sul relativo blocco) prima di posare con la massima cura la parte anteriore sul cavalletto.

Protezione e manutenzione

• INTERNO

- Svuotare tutte le tubazioni d'acqua dolce e risciacquarle con acqua e aceto (non utilizzare prodotti a base di cloro).
- Lubrificare e chiudere tutte le valvole di presa d'acqua e tutti gli scarichi a mare. Risciacquare e svuotare completamente i vasi e le pompe dei WC.
- Rientrare le teste dello scandaglio e dello speedometro.
- Otturare al massimo le prese d'aria.
- Installare nel quadrato un essiccatore d'atmosfera lasciando aperte le porte delle cabine e degli alloggiamenti (armadi, ghiacciaie).
- Aerare a lungo i cuscini prima di rimetterli all'interno della barca disponendoli su un lato per limitare la superficie di contatto.

• ESTERNO

- Risciacquare abbondantemente lo scafo e la coperta.
- Lubrificare con vaselina tutti i pezzi meccanici e mobili (chiavistelli, cerniere, serrature ecc.).
- Evitare che il cordame e i cavi d'ormeggio si logorino.
- Proteggere al massimo la barca con parabordi.
- Assicurarsi che la barca sia ben ormeggiata.

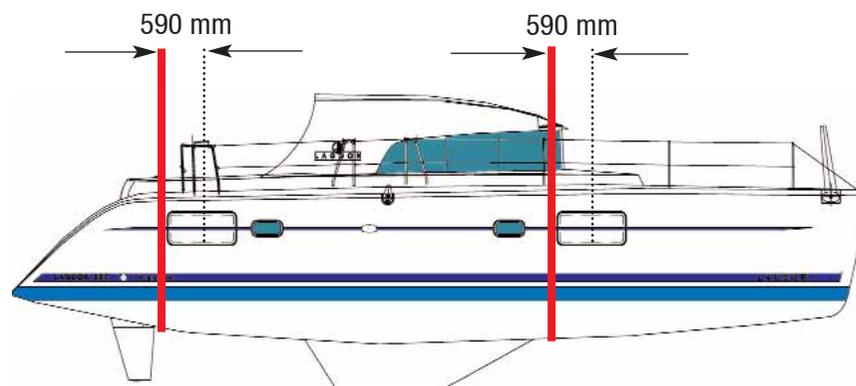
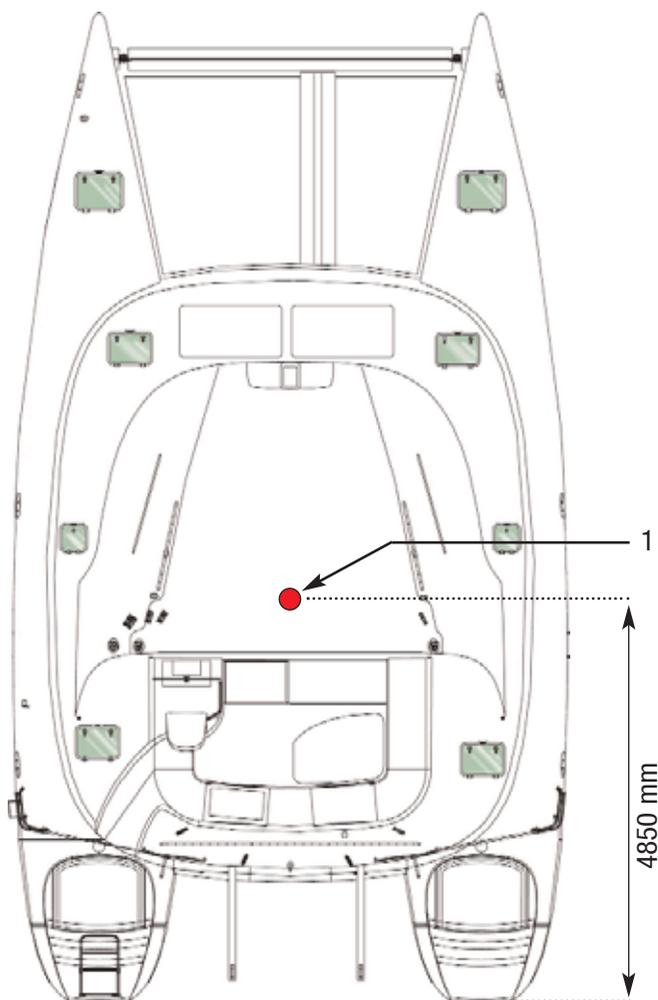
L'insieme di queste raccomandazioni non costituisce una lista esaustiva. Il Suo concessionario saprà consigliarLa ed occuparsi della manutenzione tecnica della Sua barca.

• MOTORI

RACCOMANDAZIONE
Il rimessaggio invernale del motore deve essere eseguito da un professionista competente. Il rimessaggio invernale sarà differente a seconda che la barca rimanga in mare o sia messa a terra.

Varo

3

POSIZIONAMENTO DELLE CINGHIE DELLA GRU

1 - Centro di gravità.

Raccomandazioni

La prima messa in servizio di LAGOON richiede molta attenzione e competenze.
Il buon funzionamento successivo dell'insieme delle attrezzature della barca dipende dalla qualità con cui vengono effettuate le operazioni di messa in servizio.

Per poter beneficiare della garanzia nel caso in cui certe attrezzature presentino delle anomalie, il primo varo e le prime prove dei diversi equipaggiamenti devono essere effettuati dal Suo concessionario o agente LAGOON.

RACCOMANDAZIONE
Qualsivoglia manutenzione aggiuntiva deve essere effettuata da professionisti del campo prestando la massima attenzione.
Il cantiere LAGOON non è specializzato in questo tipo di attività, e pertanto non fornisce garanzia per eventuali incidenti dovuti a interventi di manutenzione.

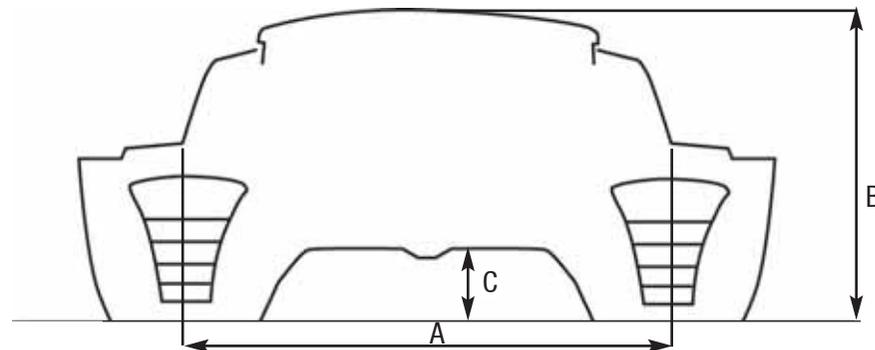
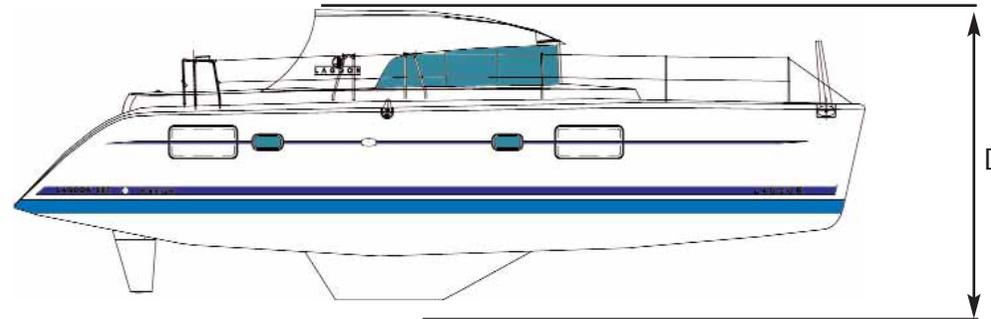
• PRIMA DEL VARO

- Prevedere eventualmente l'installazione del basamento dello scandaglio e dello speedometro se l'imbarcazione deve essere dotata di questi apparecchi.
- Verificare che le succhierole di aspirazione dell'acqua siano pulite.
- È imperativo rendere stagni tutti gli accessori opzionali con della pasta.
- Rimettere lo speedometro nel suo alloggiamento (le cinghie di sollevamento rischiano di deteriorarlo).
- Chiudere tutte le valvole di presa dell'acqua e di deflusso (lavello, lavabo, WC, motore).

• USO DELLA GRU

Installare un cavo da ormeggio proravia, uno poppavia e dei parabordi.
Preparare:
- 2 cinghie (minimo 11 metri).
- 4 brache.
- In seguito collegare le 4 brache alle cinghie.

- Mettere leggermente sotto tensione; il gancio delle brache deve essere situato nel centro di gravità dell'imbarcazione.

ULTERIORI INFORMAZIONI NEL CAPITOLO RELATIVO ALLE CARATTERISTICHE GENERALI

Rif	Descrizione	Dimensione
A	Distanza tra gli assi degli scafi	4,50
B	Tirante d'aria (senza albero o appendice)	2,85
C	Altezza di galleggiamento sotto la navicella	0,72
D	Altezza dell'imb. sulle relative chiglie (senza albero o appendice)	4,08
	Lunghezza del boma	3,40
	Lunghezza dell'albero Europa	15,45

Effettuare delicatamente il sollevamento e controllare il movimento della barca utilizzando i cavi da ormeggio.

PERICOLO
Quando si effettuano le operazioni con la gru, nessuno deve trovarsi a bordo o sotto l'imbarcazione.

RACCOMANDAZIONE
Non posizionare per nessun motivo cinghie o parabordi a contatto con le vetrate grandi degli scafi.

• DOPO IL VARO

- Nel caso, verificare la tenuta stagna del basamento dello scandaglio e dello speedometro.
- Aprire le valvole e assicurarsi della loro tenuta stagna con lo scafo e i tubi corrispondenti.

Prima di avviare il motore, consultare i capitoli SALPARE e MOTORIZZAZIONE..

Alberatura

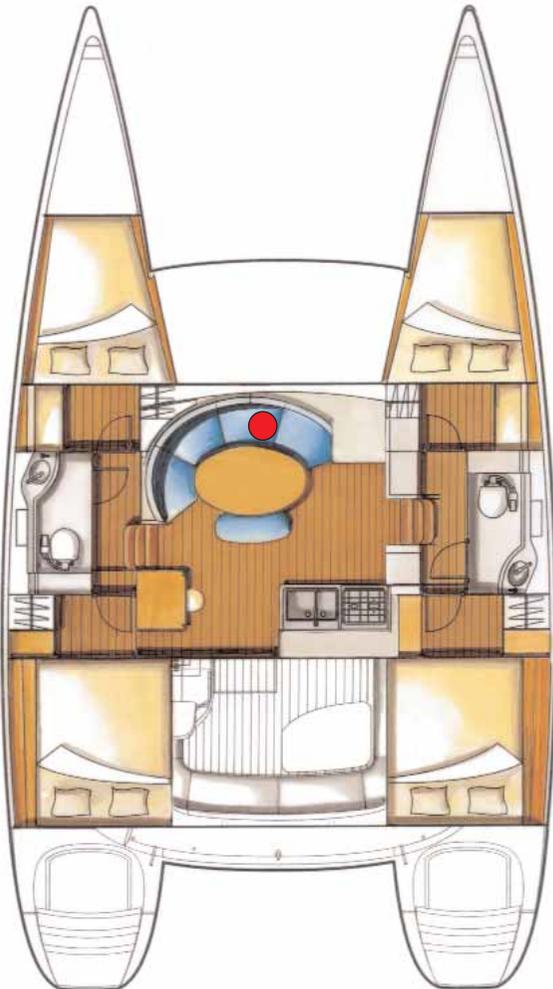
Qualora fosse necessario alberare o disalberare l'imbarcazione presso un agente differente da LAGOON, procedere come segue:

• PRIMA DI ALBERARE

- Proteggere l'albero da eventuali sfregamenti del gancio e dal cavo di sollevamento con la gru.
- Assicurare le sartie e tutte le manovre alla base dell'albero con una legatura sufficientemente lunga per potere guidare il piede dell'albero quando si alberertà la barca.
- Proteggere le ghiere delle crocette.
- Passare attorno all'albero una cima di circa 1,50 m, munita di una redancia ad ogni estremità e ricoperta di stracci; mettere questa cima sopra la crocetta.
- Congiungere le due redancie con una maniglia sufficientemente grande per ricevere il gancio della gru e posizionarle davanti all'albero.
- Sollevare il tutto fino a che la cima sotto le basi delle crocette sia tesa.

• DURANTE L'ALBERATURA

- Prendere le precauzioni necessarie per evitare qualsiasi deterioramento delle dotazioni della testa d'albero.
- Utilizzare la drizza di randa e la legatura del piede dell'albero per poterlo guidare.
- Infilare il fascio elettrico nel piede dell'albero.
- Verificare che la miccia dell'albero sia completamente appoggiata sulla scassa.

SCATOLA DI GIUNZIONE DELL'ALBERO

• DOPO IL MONTAGGIO DELL'ALBERO

- Lubrificare tutti gli arridatoi (consultare le raccomandazioni al capitolo MANOVRE).
- Tesare le manovre dormienti (consultare il capitolo MANOVRE per la regolazione)
- Ricollegare i cavi elettrici nella scatola di giunzione del piede dell'albero situato nel gavone anteriore del sedile del quadrato.
- Verificare scrupolosamente che gli assi di fissaggio degli arridatoi siano ben bloccati e proteggerli mediante nastro adesivo.
- Rimontare il boma e ripassare tutte le manovre.

RACCOMANDAZIONE
Dopo ave percorso alcune miglia di navigazione, riprendere la regolazione dell'albero.

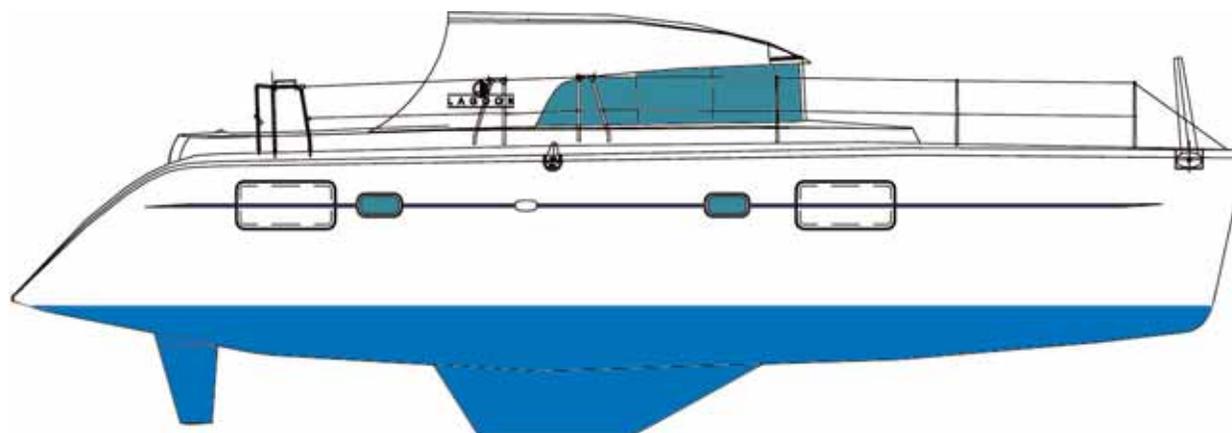
• DISALBERAMENTO

Effettuare, all'inverso, le operazioni raccomandate per alberare segnalando attentamente le posizioni delle manovre con delle etichette.

RACCOMANDAZIONE
Prima di qualunque operazione di disalberamento, non dimenticare di scollegare i cavi elettrici.
Tirare delicatamente accompagnando i cavi.

Scafo & ponte

4

CARENAGGIO

Superficie immersa (appendici comprese): 44 m^2.

Costruzione

Il LAGOON 380 è costruito in sandwich di balsa (monolitico sotto la linea di galleggiamento), resina poliestere e vinilestere; i controstampi sono in monolitico e le paratie in compensato stratificato.

La navicella e il ponte sono in sandwich di balsa.

Manutenzione

I materiali ed equipaggiamenti della Sua barca sono stati selezionati per la loro qualità, le loro performance e per la facilità della loro manutenzione.
Tuttavia sarà opportuno assicurare un minimo di manutenzione per proteggere la Sua barca dalle aggressioni esterne (sale, sole, elettrolisi, ecc...).

È preferibile effettuare la pulizia della barca a terra.
Utilizzare il meno possibile agenti di pulizia.
Non utilizzare solventi o agenti detergenti aggressivi.
Non gettare i prodotti di pulizia in mare.

Spazzolare regolarmente la coperta con uno sgrassante-shampoo e con acqua dolce.

RACCOMANDAZIONE
L'utilizzo dell'idropulitrice è fortemente sconsigliato.
È proibito utilizzare acqua calda o vapore.

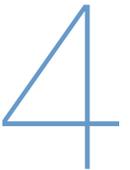
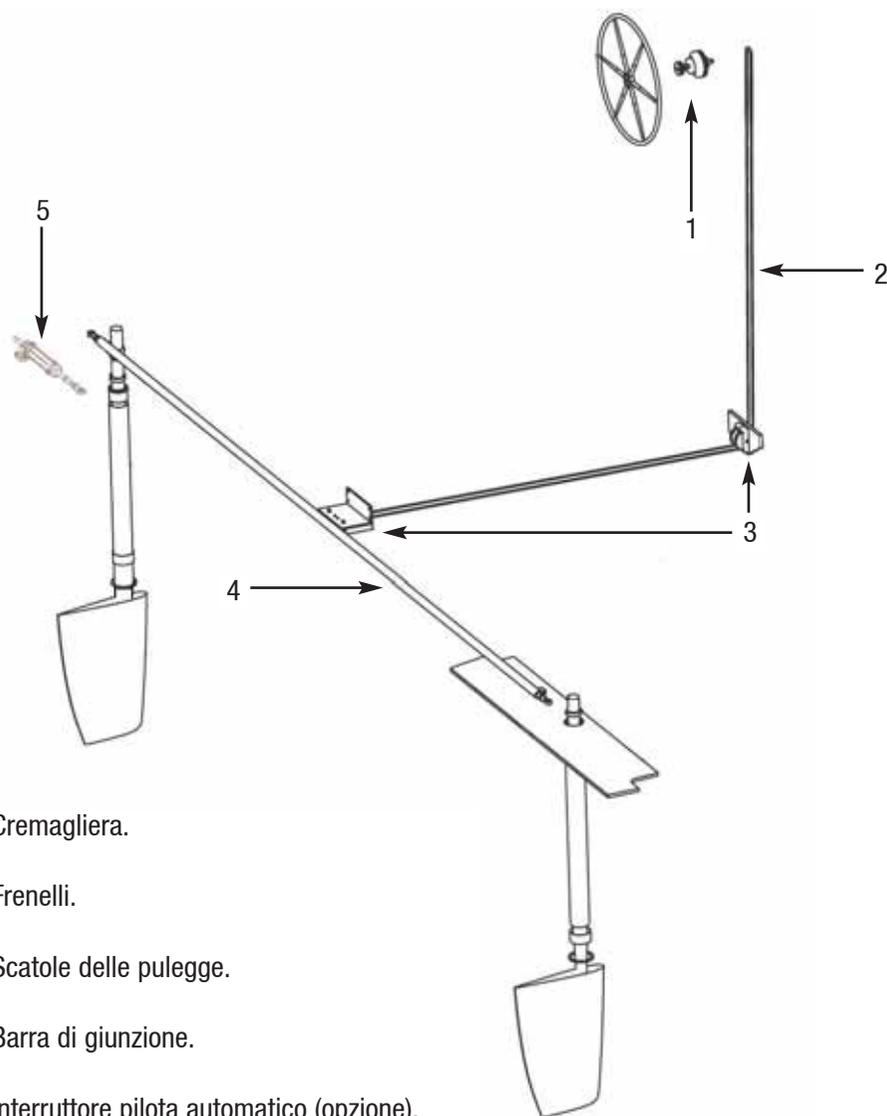
ATTREZZATURA DI COPERTA
- Risciacquare tutti gli equipaggiamenti con abbondante acqua dolce.
- Lubrificare periodicamente bozzelli, pulegge, arridatoi, verricelli, rotaie e carrelli con un grasso idrofugo.
- Pulire e lucidare con un rinnovatore per cromature e acciaio inox gli acciai inossidabili che possono presentare macchioline o piccoli alveoli di ossidazione.

RIVESTIMENTI ESTERNI IN TEAK / COPERTA IN TEAK
Pulire regolarmente i rivestimenti in legno con acqua dolce servendosi di una spugna (all'occorrenza, aggiungere un sapone non aggressivo).

PLEXIGLAS
- Risciacquare il plexiglas con acqua dolce.
- Lustrarlo con uno straccio morbido impregnato di olio di paraffina.
- Utilizzare una pasta abrasiva per le scalfitture.

Carenaggio

Un'antivegetativa (senza stagno) annuale consente di evitare carenaggi fastidiosi e frequenti. Prima si raccomanda un'applicazione epossidica. Le ricordiamo che ogni carteggiatura effettuata prima dell'antivegetativa rappresenta un'aggressione per il gel coat e ne compromette l'affidabilità.

Le paste abrasive (polish) possono rendere la Sua barca lucida come nuova. In caso di un problema duraturo e specifico, consulti il Suo distributore.

SISTEMA DI GOVERNO

1 - Cremagliera.

2 - Frenelli.

3 - Scatole delle pulegge.

4 - Barra di giunzione.

5 - Interruttore pilota automatico (opzione).

**SISTEMA DI TENSIONE
DI UN FRENELLO**

Riparazione del gel coat

PROPORZIONI
I nostri prodotti sono accelerati, basta aggiungere il catalizzatore (liquido incolore). La proporzione più frequente è del 2%.
Il gel può essere lavorato per circa mezz'ora (tempo di lavoro) e l'indurimento dura circa 10 ore.

AVVERTENZA
Per effettuare delle buone riparazioni, bisogna rispettare le seguenti condizioni:
- Percentuale di umidità dell'aria ridotta.
- Temperatura tra i 15° C e i 25° C.

ISTRUZIONI
- Per riparare un buco di bolla o una scalfittura, carteggiare la superficie e pulirla con acetone.
- Preparare la quantità di gel coat necessaria preferibilmente sopra ad una lastra di vetro.
- Con una spatola o una punta, applicare uno strato di prodotto sufficientemente spesso per consentire un'ulteriore carteggiatura.
- Per livellare i piccoli ritocchi sulle superfici lisce, è sufficiente incollare sul gel coat fresco uno scotch o un mylar.
- Togliere lo scotch dopo l'indurimento.
- Per ottenere una finitura molto brillante, carteggiare con grana molto fine, con abrasivo ad acqua e lucidare.

CONSERVAZIONE
Per una buona conservazione, porre i componenti in un luogo fresco, al riparo dalla luce e dall'umidità.
Conservare i componenti per un massimo di 6 mesi.
I poliesteri sono infiammabili, adottare le opportune precauzioni.

PULITURA DEGLI UTENSILI
Per pulire gli utensili, utilizzare sempre dell'acetone.

PERICOLO
Il catalizzatore è un prodotto pericoloso:
- Non lasciare alla portata dei bambini.
- Non mettere in contatto con la pelle e le mucose.
- Lavarsi con acqua saponata e risciacquarsi abbondantemente.

Sistema di governo

Si accede alla timoneria attraverso il compartimento motore.

- Verificare regolarmente il serraggio.
- Non tendere i frenelli eccessivamente.
- Lubrificare tutti gli elementi.

Pulire gli anelli in nylon, ertalon o teflon unicamente con del WD40.

Se ben regolato, il timone sarà facile da manovrare, senza punti duri e senza gioco.

Sistemazioni 5

Versione sistemazioni a 3 cabine.

Versione sistemazioni a 4 cabine.

Manutenzione interni

- Approfittare del bel tempo per far prendere aria ai cuscini dei sedili e delle cuccette.
- Rialzare i cuscini in caso di assenza prolungata.
- Proteggere l'interno dell'imbarcazione dai raggi UV con delle tendine.
- I fondi devono essere puliti e asciutti.

• VERNICE INTERNA
- Sciacquare la vernice interna con acqua dolce e detergente sgrassatore.
- Lucidare la vernice interna con una pelle scamosciata.

RACCOMANDAZIONE
Utilizzare il meno possibile agenti di pulizia.
Non gettare i prodotti di pulizia in mare.

Tessuti

CONSIGLIO: marcare tutte le fodere e gli elementi in gomma piuma quando si smontano.

• SMACCHIATURA

- Rimuovere quanto più possibile la macchia con una lama di coltello (grattando dal bordo verso il centro).
- Tamponare con uno straccio pulito.
- Smacchiare con un solvente utilizzando uno straccio pulito. Non versare mai il solvente direttamente sulla macchia.
- Sfregare con uno straccio pulito e asciutto.
- Spazzolare il tessuto a rovescio.
- Passare l'aspirapolvere quando il tessuto è asciutto.

TESSUTI PVC O TESSUTI INCERATI
- Utilizzare una spugna e dell'acqua con sapone (tipo sapone di Marsiglia).
- Per le macchie resistenti, asciugare tamponando, senza sfregare, con un tessuto impregnato di acquaragia.

RACCOMANDAZIONE
Per i tessuti PVC, non utilizzare solventi o prodotti a base di solvente (alcool puro, acetone, tricloroetilene).

JACQUARD 100% POLIESTERE / DRALON
Se il tessuto non può essere tolto:
- Passare l'aspirapolvere.
- Pulire con schiuma sintetica (consultare le istruzioni per l'uso del prodotto).
Se il tessuto può essere tolto:
- Lavare a mano con un normale detersivo a 30°C.
In entrambi i casi, è possibile il lavaggio a secco. Pulire rapidamente le macchie con uno straccio umido.

PASSAVIVANDE - GHIACCIAIA - BOCCAPORTO

PASSAVIVANDE

GHIACCIAIA AMOVIBILE

BLOCCAGGIO BOCCAPORTO

(Pulsante delle maniglie in posizione aperta)

JACQUARD COTONE
- Pulire a secco.
- Non stirare.
- Non utilizzare cloro.
- Smacchiare con benzina rettificata.

ALCANTARA
- Lavare con acqua tiepida e con un sapone a pH neutro.
- Lasciare asciugare naturalmente.
- Lavare a secco con percloroetilene.

PELLE
- Per la manutenzione corrente utilizzare una crema speciale per la pelle.
- Non utilizzare detergenti.
- Non utilizzare prodotti a base di silicone.
- Per la pulizia utilizzare una spugna e acqua con sapone.
- Eliminare le tracce lasciate da penne a sfera utilizzando alcol metilico.
- Eliminare le macchie di grasso applicando della polvere assorbente (ad es.: talco).

■ Tavolo di pozzetto, passavivande, ghiacciaia

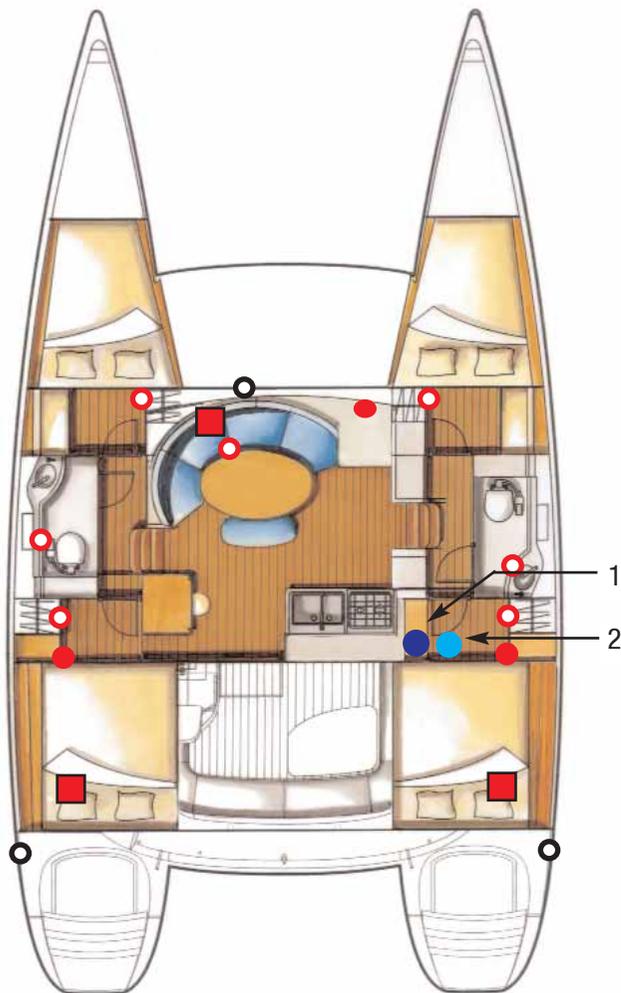
In opzione, il pozzetto può essere dotato di una grande tavola in poliestere.
Le tavole di quadrato e di pozzetto sono intercambiabili.

Aprire quindi bloccare l'anta scorrevole mediante il chiavistello interno prima di utilizzare il passavivande.

Nel gavone anteriore del pozzetto è situata una ghiacciaia igloo amovibile

■ Oblò e boccaporti di coperta

Gli oblò e i boccaporti di coperta sono provvisti di sistemi di bloccaggio da inserire una volta chiusi.
All'ormeggio, alcune posizioni intermedie di apertura permettono di arieggiare l'imbarcazione.

UNITÀ DI REFRIGERAZIONE - RISCALDAMENTO

1 - Valvola di scarico dell'unità di refrigerazione.

2 - Valvola di alimentazione acqua di mare dell'unità di refrigerazione.

RISCALDAMENTO

- Caldaia a gasolio
- Ventilazione
- Scarico della caldaia
- Comando di azionamento e regolazione della temperatura

■ Unità di refrigerazione raffreddata ad acqua (opzione)

Prima di accendere il refrigeratore:
- Aprire la valvola per la presa d'acqua di mare di raffreddamento situata sotto il pavimento del corridoio antistante la cabina poppiera di tribordo.
- Aprire la valvola di scarico situata nel mobile antistante la cabina poppiera di tribordo.

Per l'utilizzo e la manutenzione del refrigeratore raffreddato ad acqua, consultare il relativo manuale di istruzioni.

■ Riscaldamento (opzione)

Il sistema di riscaldamento è alimentato a 12 V.
È costituito da tre caldaie situate sotto il sedile anteriore del quadrato e all'interno del gavone sotto ogni cuccetta poppiera.
Le caldaie dello scafo di babordo e del quadrato sono alimentate a gasolio dal serbatoio di babordo.
La caldaia dello scafo di tribordo è alimentata a gasolio dal serbatoio di tribordo.

Per azionare il sistema:
- A motore dell'imbarcazione acceso, il sistema è alimentato a 12 V (interruttore batteria di bordo).
- Azionare le caldaie con i rispettivi comandi quindi regolare la temperatura desiderata mediante i termostati.

Per l'utilizzo e la manutenzione della caldaia, consultare il relativo manuale di istruzioni.

Elettricità

6

IMPIANTO ELETTRICO

1 - Quadro elettrico.
2 - Interruttori 110 V - 220 V.
3 - Interruttore batterie motore + bordo.
4 - Interruttore verricello salpancora.
5 - Parco batterie 12 V motore.
6 - Parco batterie 12 V di bordo.
7 - Caricabatterie.
8 - Scaldacqua.
9 - Presa di banchina di bordo.
10 - Interruttore presa di banchina.
11 - Ventilatori.
12 - Interruttore batterie + accoppiamento motori.
13 - Ripartitore di carica.

Le posizioni sono identiche a quelle dell'altra versione con sistemazione differente.

■ Batterie e interruttori di corrente

L'elettricità di bordo è a 12 V in corrente continua. L'impianto elettrico è costituito da batterie di servizio. Le batterie alimentano tutte le funzioni di bordo (consultare capitolo CARATTERISTICHE per verificare le potenza delle batterie).

L'azionamento generale del circuito 12 V si effettua posizionando su ON gli interruttori situati nella cabina posteriore di babordo.

• MANUTENZIONE

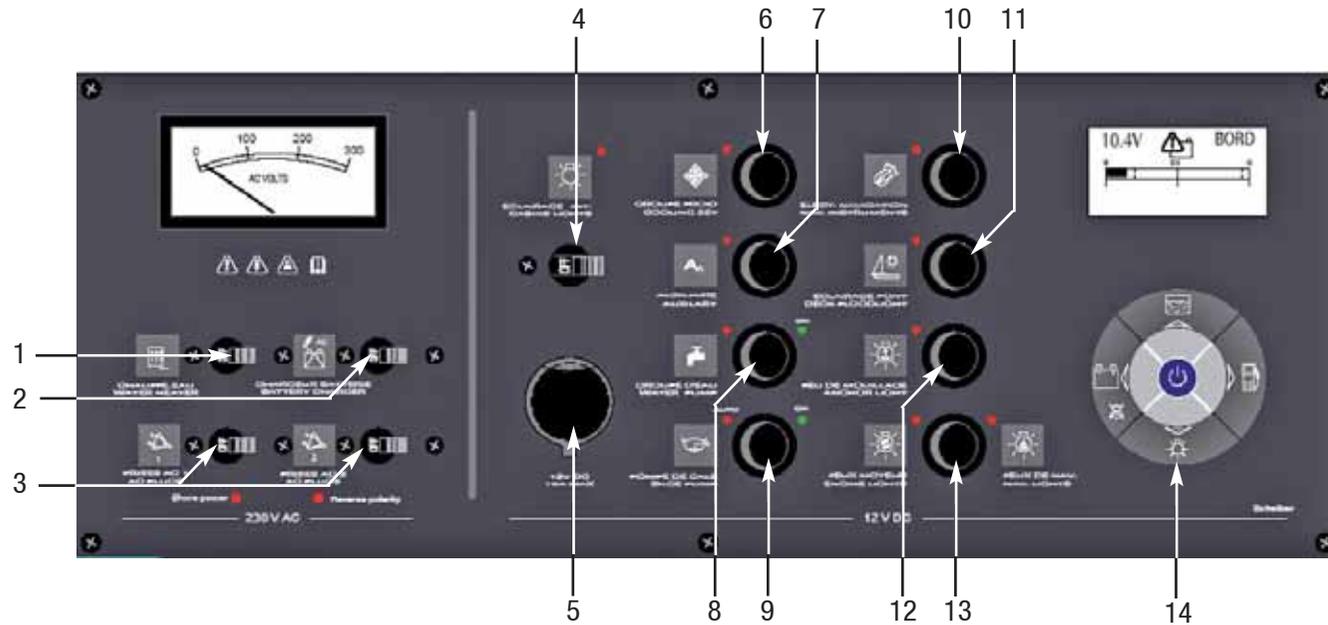
Mantenere le batterie in stato di carica sufficiente (indispensabile per assicurare una durata utile adeguata). Un funzionamento con un parco batterie di servizio all'80% della carica è possibile a condizione che settimanalmente venga effettuata la ricarica al 100%.

Mai scaricare le batterie oltre il 70% della potenza nominale.

Affinché all'inizio della navigazione le batterie siano caricate correttamente, approfittare delle permanenze a banchina per utilizzare il caricabatterie o scegliere una modalità di selezione che permetta l'avviamento del generatore.

Un sistema di controllo delle batterie (misuratore DC sul quadro elettrico) permette di verificare lo stato di carica, di tensione e di consumo delle batterie di servizio e del generatore (opzione).
Per il suo utilizzo, consultare il relativo manuale di istruzioni.

Verificare regolarmente lo stato delle batterie e del sistema di carica prima di uscire in mare.
Mantenere le batterie pulite e asciutte per evitare i rischi di usura prematura.
Far controllare il grado di acidità delle batterie dopo un periodo di inutilizzo prolungato. Controllare periodicamente il livello.
Stringere e mantenere i morsetti sui terminali lubrificandoli regolarmente con della vaselina.

AVVERTENZA
Una batteria danneggiata non fornisce più la sua potenza originale.
La carica del parco batterie di servizio deve essere eseguita totalmente.

1 - Scaldacqua 220 V CA.
2 - Caricabatterie 220 V CA.
3 - Prese 220 V CA.
4 - Illuminazione interna.
5 - Presa 12 V CC.

6 - Frigorifero.
7 - Comfort (Pompe acque grigie).
8 - Gruppo acqua.
9 - Pompa di sentina.
10 - Centralina di navigazione.

11 - Luci di coperta.
12 - Luci di fonda.
13A - Luci di navigazione.
13B - Luci in testa d'albero.
14 - Selezione indicatore di livello acqua e carburante, batteria.

■ Funzionamento circuito 12 V

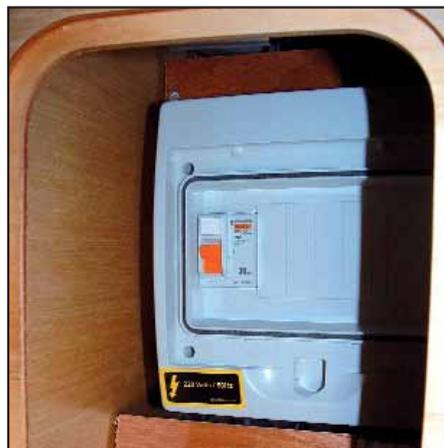
RACCOMANDAZIONE
Non lasciare mai l'imbarcazione senza sorveglianza quando l'impianto elettrico è sotto tensione (fatta eccezione per le attrezzature di sicurezza collegate direttamente alla batteria e protette da un disgiuntore).

Nel caso in cui un apparecchio elettrico non sia alimentato, verificare:

- l'alimentazione generale;
- gli interruttori e i disgiuntori posti sulla linea;
- l'apparecchiatura elettrica in questione.

AVVERTENZA
Non lavorare mai su un impianto elettrico sotto tensione.

RACCOMANDAZIONE
- Non modificare mai da soli un impianto e i relativi schemi elettrici.
- Solo un tecnico qualificato in impianti elettrici marini può apportare modifiche all'impianto elettrico.
- Non modificare mai la capacità di rottura (amperaggio) dei disgiuntori contro le sovracorrenti.
- Non installare o sostituire mai gli apparecchi (o qualsiasi attrezzatura elettrica) con componenti che superino la capacità (amperaggio) dell'impianto (Watt per le lampadine).

INTERRUTTORE 220 V - CARICABATTERIE - RIPARTITORE

INTERRUTTORE 220 V

(nell'armadio a poppavia del corridoio di babordo)

1 - Ripartitore di carica.
2 - Caricabatterie 220 V / 12 V.

Impianto 110 V - 220 V

In opzione sulla versione Club.
Gli interruttori dei vari equipaggiamenti funzionanti a 110 V - 220 V sono raggruppati nella parte destra del quadro elettrico.

• PROTEZIONE

Collegare i rivestimenti o le casse metalliche degli apparecchi elettrici installati al conduttore di protezione della barca (conduttore verde a strisce gialle).

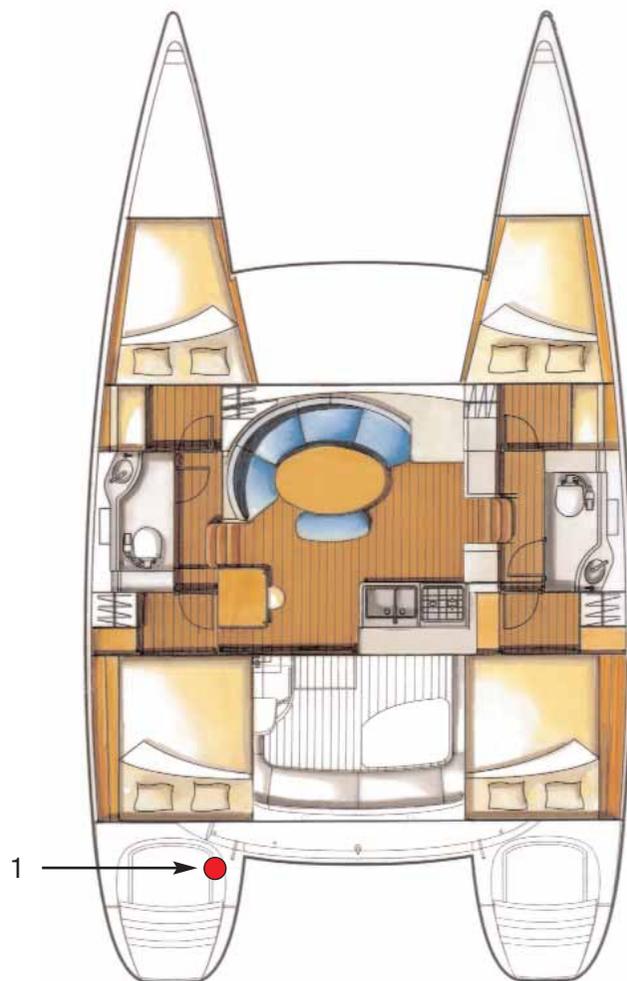
Locale tecnico

Il locale tecnico, nel quale si trovano i fusibili, è situato nell'armadio a poppavia del corridoio di babordo sotto l'interruttore 220 V principale.

Caricabatterie

È possibile utilizzare il caricabatterie quando la presa di banchina è in funzione.
È accessibile dal gavone sotto la cuccetta poppiera di babordo.
Azionare il caricabatterie dal quadro elettrico mediante l'apposito interruttore.

Per l'utilizzo e la manutenzione del caricabatterie, consultare il relativo manuale.

DISGIUNTORE DI PRESA DI BANCHINA

1 - Disgiuntore di presa di banchina.

Le posizioni sono identiche a quelle dell'altra versione con sistemazione differente.

Presa di banchina

PERICOLO
Non lasciare mai l'estremità del cavo d'alimentazione imbarcazione/banchina penzolare nell'acqua: può generare un campo elettrico in grado di ferire o uccidere i nuotatori nelle vicinanze.

RACCOMANDAZIONE
Per ridurre i rischi di cortocircuito e incendio:
- prima di collegare o scollegare il cavo di alimentazione imbarcazione/banchina, disattivare il dispositivo di sezionamento raccordato all'alimentazione a banchina.
- Collegare il cavo d'alimentazione imbarcazione/banchina prima all'imbarcazione, poi alla presa di banchina.
- Chiudere la protezione della presa d'alimentazione a banchina.
- Non modificare i raccordi del cavo d'alimentazione imbarcazione/banchina.

Fascio dell'albero

Durante l'alberatura, inserire i cavi nella base dell'albero.

Il collegamento si effettua a livello della scatola di giunzione del piede dell'albero situato nel gavone anteriore del sedile del quadrato. Vedere il capitolo VARO.

Elettronica

Non posizionare strumenti o ripetitori elettronici a meno di 1,50 m dagli altoparlanti dell'unità radio qualora l'imbarcazione ne sia dotata.

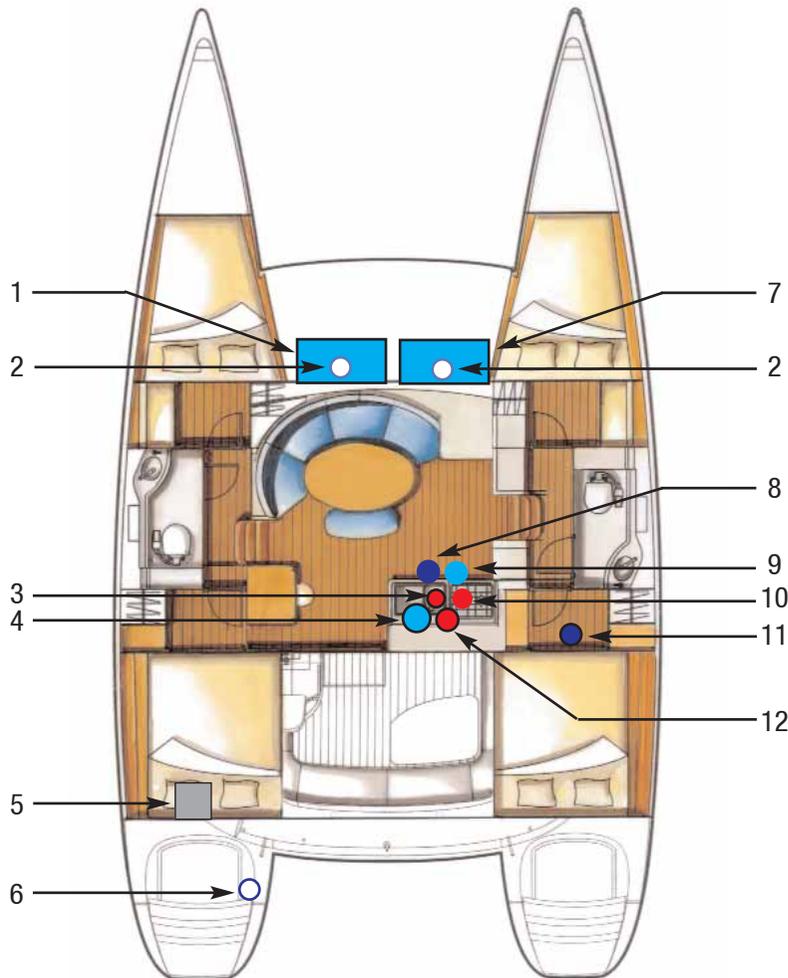
Non posizionare la bussola del pilota automatico a meno di 0,50 m dalle canalette dei cavi elettrici.

RACCOMANDAZIONE
Per tutti i vari lavori elettrici, Le consigliamo di rivolgersi ad uno specialista o ai tecnici della nostra rete.

• PACK ELETTRONICI (OPZIONI)

In opzione, sono proposti vari pack elettronici.

Impianti idraulici

7

ACQUA DOLCE E GAS

1 - Serbatoio anteriore di babordo (opzione).
2 - Bocchettone di riempimento.
3 - Valvola di selezione acqua dolce banchina / serbatoi (opzione).
4 - Gruppo acqua + vaso di espansione.
5 - Scaldacqua.
6 - Presa di banchina acqua dolce (opzione).
7 - Serbatoio anteriore di tribordo.
8 - Pompa a piede / acqua di mare (opzione).
9 - Pompa a piede / acqua dolce (opzione).
10 - Rubinetto del gas.
11 - Valvola presa acqua di mare / opzione pompa a piede.
12 - Valvole di selezione serbatoi Bab / Tri (opzione).

IMPIANTO IDRAULICO

VALVOLE DI SELEZIONE SERBATOI

Le posizioni sono identiche a quelle dell'altra versione con sistemazione differente.

Serbatoi d'acqua

• RIEMPIMENTO

Per prevenire qualsiasi errore di manipolazione, non fare il pieno d'acqua e di carburante nello stesso momento.
Durante le operazioni di riempimento, non manipolare nessun prodotto inquinante in prossimità dei tappi.

Aprire e chiudere i tappi del bocchettone con l'apposita chiave.
Durante il riempimento, verificare lo stato delle guarnizioni dei tappi del bocchettone. I serbatoi sono dotati di scarichi per l'acqua in eccedenza con valvola di sfiato.
Non introdurre mai il tubo di riempimento dell'acqua troppo a fondo nell'impianto per evitare qualsiasi sovrapressione negli impianti.

• MANUTENZIONE

RACCOMANDAZIONE
- Controllare la qualità dell'acqua per il riempimento. Verificare se l'acqua è potabile.
- È possibile sterilizzare i serbatoi con una pastiglia per purificare l'acqua (in vendita in farmacia).
- In caso di inattività prolungata, purificare i serbatoi e le canalizzazioni mediante un adeguato trattamento.

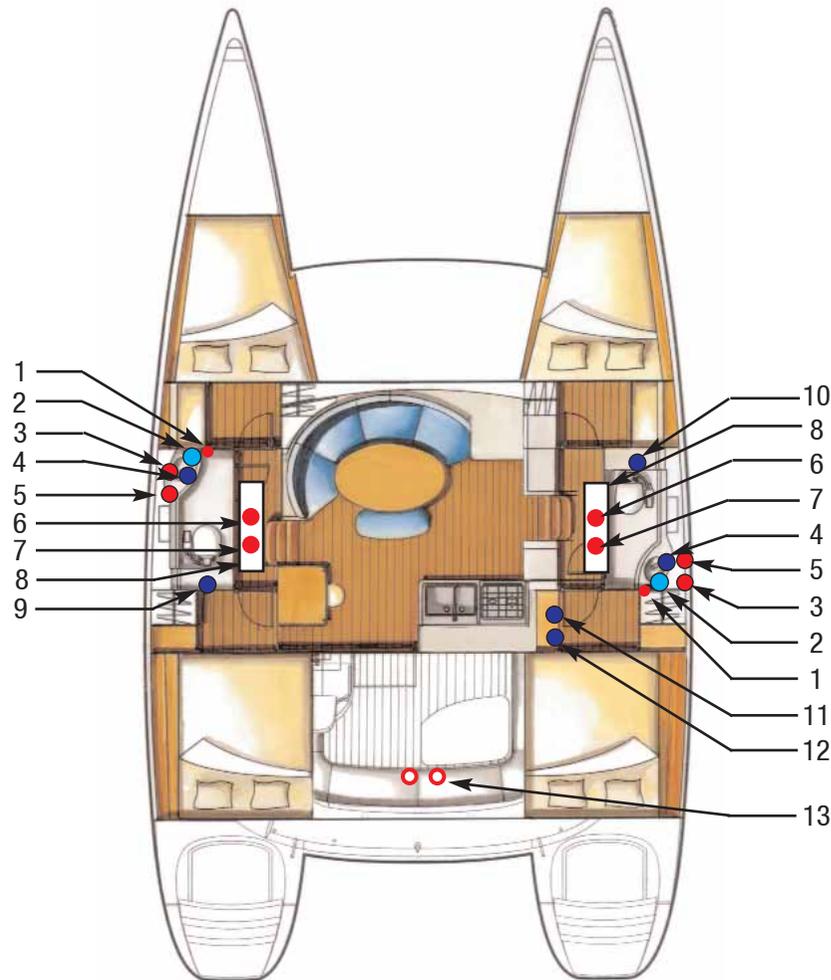
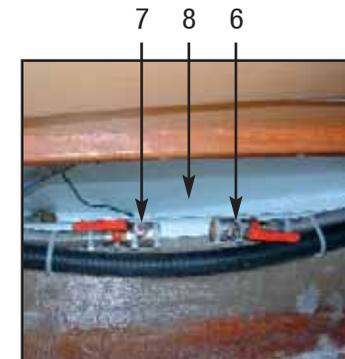
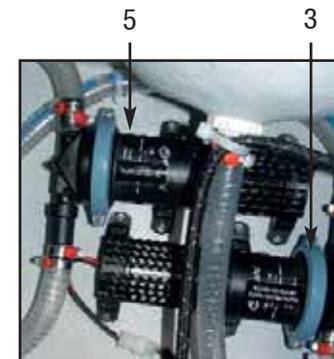
I serbatoi sono dotati di botole di ispezione che rendono possibile la pulizia all'interno.
NOTA: La capacità del o dei serbatoi d'acqua dolce indicata alla pagina CARATTERISTICHE può non essere completamente utilizzabile in funzione dell'assetto e del carico della barca.

Impianto d'acqua dolce

L'accensione dell'impianto idrico si effettua tramite il quadro elettrico.
La valvola a 3 vie consente di selezionare l'alimentazione dell'acqua dell'impianto dal serbatoio di tribordo o di babordo (opzione).
Per una gestione ottimale dell'acqua dolce, aspettare di aver svuotato i serbatoi di uno scafo prima di passare a quelli dell'altro.

RACCOMANDAZIONE
- Non fare mai funzionare l'apparecchiatura dell'impianto dell'acqua quando le valvole sono chiuse o quando i serbatoi sono vuoti (il materiale elettrico rischia di deteriorarsi).
- Controllare lo stato del filtro dell'acqua (vedere le raccomandazioni del costruttore).

• PRESA DI BANCHINA ACQUA DOLCE (OPZIONE)

L'imbarcazione può essere dotata di una presa di banchina d'acqua dolce.
La ghiera sulla bitta poppiera di babordo consente di collegare un tubo per alimentare l'impianto di bordo direttamente da una colonnina d'acqua dolce a banchina.
Posizionare la valvola a tre vie presente sotto il lavello lato banchina dopo aver collegato il tubo.

1 - Interruttore pompa doccia.
2 - Valvola di aspirazione WC.
3 - Pompa di scarico doccia.
4 - Valvola di scarico lavabo.
5 - Pompa di sentina elettrica.
6 - Valvola di prosciugamento del compartimento stagno anteriore.
7 - Valvola di prosciugamento del compartimento stagno posteriore.
8 - Pozzo di scarico.
9 - Scarico WC / serbatoio acque nere di babordo.
10 - Valvola di scarico WC anteriore di tribordo.
11 - Valvole di scarico ghiacciaia.
12 - Valvole di scarico lavello.
13 - Pompa di sentina manuale.

Le posizioni sono identiche a quelle dell'altra versione con sistemazione differente.

Impianto del gas

Consultare il capitolo SICUREZZA.
Vedere lo schema ACQUA DOLCE E GAS.
Quando si smonta la bombola, rimettere il cappuccio alla parte filettata del riduttore di pressione (per evitare la corrosione).

RACCOMANDAZIONE
Quando non si utilizza il fornello chiudere la valvola di sicurezza del gas e il rubinetto del riduttore di pressione.

Impianto dell'acqua di scarico

Sotto il pavimento di ogni scafo è situato un pozzo di scarico principale.
Questo viene vuotato da:
- una pompa manuale di pozzetto.
- Una pompa elettrica ad azionamento automatico situata nel mobile della toilette.

I compartimenti anteriori e le sentine motore sono a tenuta stagna. L'imbarcazione è dotata di un tubo provvisto di una valvola per lo scolo verso il pozzo di scarico dell'acqua entrata accidentalmente. Tali valvole sono situate sotto i pavimenti delle cabine anteriore e posteriore, vicino al pozzo di scarico.
In condizioni normali, queste sono chiuse.

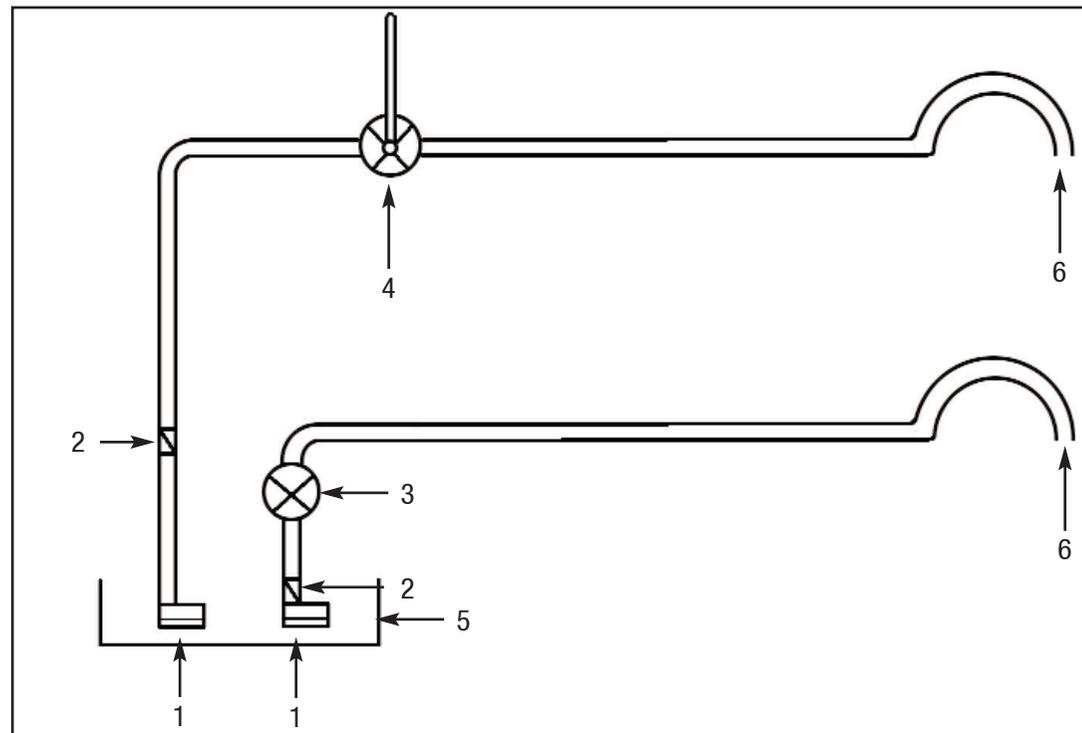
Lo scolo delle acque del lavello e del WC è garantito da alcuni scarichi a mare provvisti di valvole a un quarto di giro (valvola chiusa quando la maniglia della valvola è perpendicolare al tubo, valvola aperta quando la maniglia della valvola è nell'asse del tubo).

• MANUTENZIONE

- Verificare regolarmente il buon funzionamento e la tenuta stagna delle valvole e degli scarichi a mare.
- Chiudere le valvole quando l'impianto dell'acqua non è utilizzato.
- Verificare visivamente l'erogazione delle pompe dell'acqua.
- Controllare il serraggio delle fascette e dei raccordi delle tubazioni flessibili e lo stato delle guarnizioni.
- Assicurarsi periodicamente che le succhierole e le sentine siano perfettamente pulite.

RACCOMANDAZIONE
Staccare immediatamente l'elettricità nel caso in cui una pompa funzioni mentre tutte le alimentazioni d'acqua sono chiuse.
- Controllare l'impianto dell'acqua e neutralizzare il guasto.

AVVERTENZA
Il sistema di pompa di sentina non è stato concepito per garantire il galleggiamento dell'imbarcazione in caso di avaria.
Al contrario, è stato ideato per vuotare l'acqua proveniente da spruzzi o da perdite, ma risulta essere completamente inutile nel caso si verifichi una falla nello scafo dovuta ad un'avaria.

SCHEMA DI PRINCIPIO CIRCUITO ACQUA DI SCARICO

1 - Succhieruola.
2 - Valvola antiritorno.
3 - Pompa di sentina ad azionamento automatico..
4 - Pompa di sentina manuale del pozzetto.
5 - Pozzo di scarico.
6 - Scarico esterno.

■ Impianti igienici

• UTILIZZO DEI LAVABI E DELLE DOCCE

Le acque utilizzate nelle toilette vengono scaricate mediante le pompe situate sotto le vasche.
Azionare l'interruttore di accensione situato davanti alla vasca.

Pulire regolarmente i filtri, le vasche dei lavabi e il piatto della doccia.

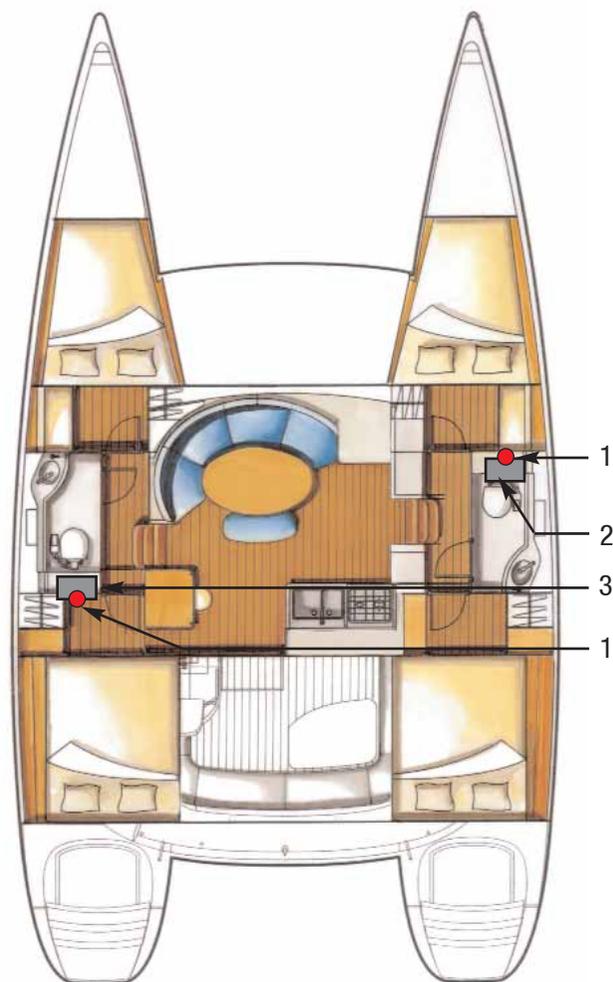
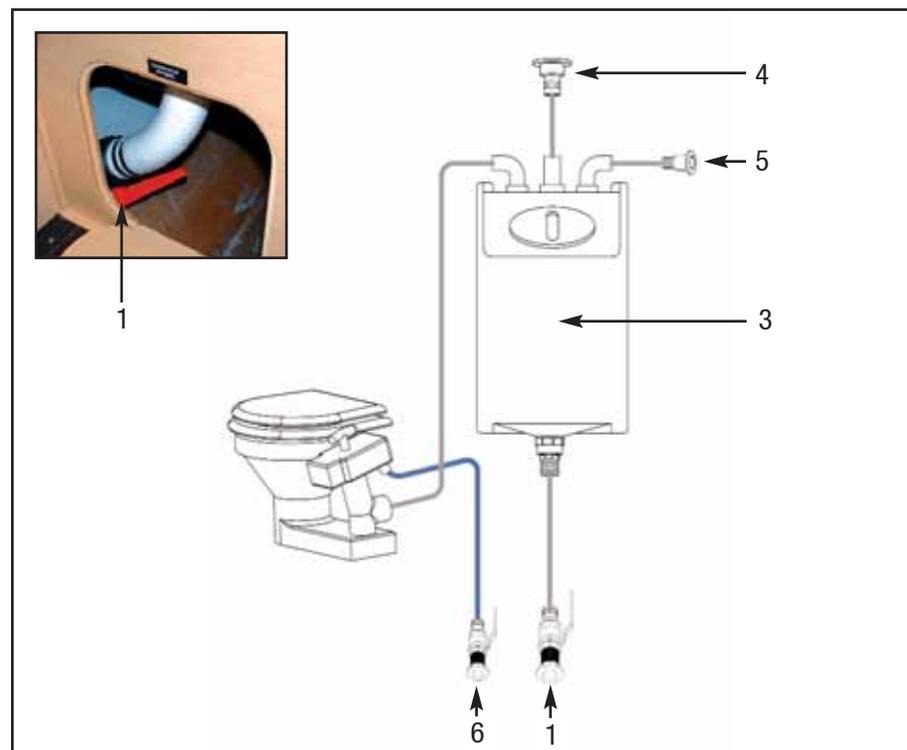
RACCOMANDAZIONE
Durante le soste in porto, utilizzare (se ci sono) gli impianti igienici della struttura portuale.
Siccome in certi porti o paesi è vietato rigettare in mare le acque grigie, è necessario utilizzare un serbatoio per la loro raccolta.

• UTILIZZO DEI WC MARINI

Prima di utilizzare i WC, verificare che le valvole di presa e di scarico dell'acqua siano aperte.

Per vuotare il vaso:
- Mettere la leva di comando in posizione inclinata (FLUSH).
- Azionare la pompa.

Per prosciugare il vaso:
- Rimettere la leva in posizione verticale (DRY).
- Azionare la pompa.

SERBATOIO ACQUE NERE

CIRCUITO SERBATOIO ACQUE NERE

1 - Valvola di scarico sullo scafo.

2 - Serbatoio delle acque nere di tribordo (opzione).

2 - Serbatoio delle acque nere di babordo.

4 - Bocchettone di scarico in coperta.

5 - Sfiato.

6 - Valvola di scarico sullo scafo.

I WC dello scafo di babordo sono dotati di un serbatoio per le acque nere (in opzione sulla versione Club).
I WC dello scafo di tribordo possono esserne provvisti ma solo in via opzionale.

Per utilizzarli, assicurarsi che la valvola di scarico del vaso sia chiusa onde evitare eventuali scarichi indesiderati (la valvola è chiusa quando la maniglia della valvola si trova in posizione perpendicolare al tubo).

Per vuotare il serbatoio:
- In una zona autorizzata, aprire la valvola di scarico.
- In un porto dotato di un sistema d'aspirazione dei rifiuti organici, introdurre il tubo di aspirazione nel serbatoio attraverso il tappo di coperta e iniziare il procedimento di scarico.

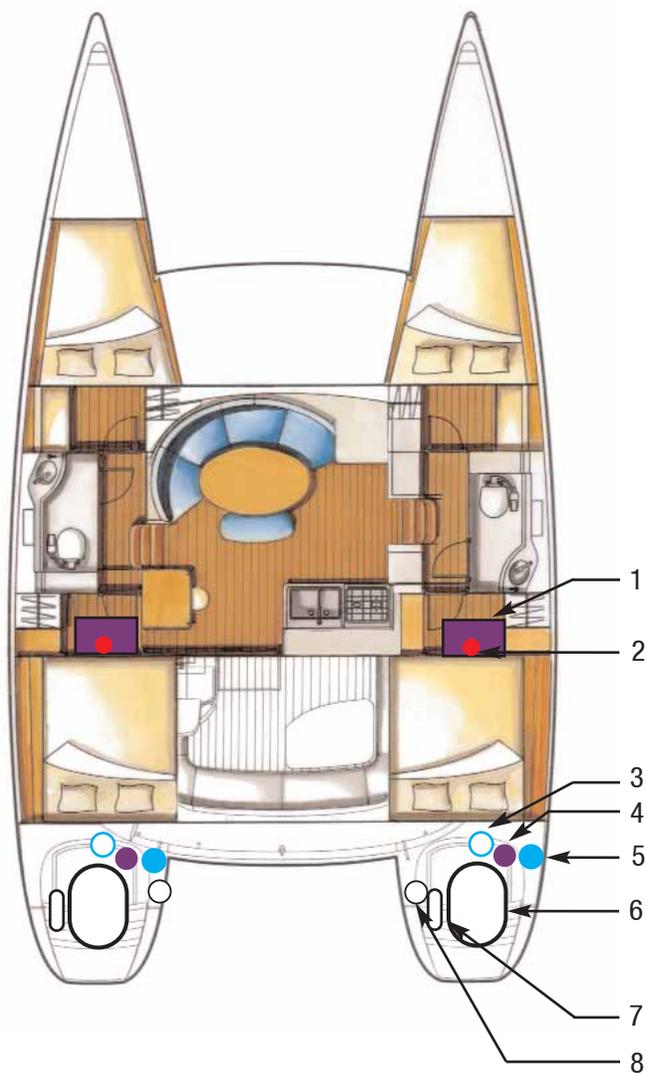
AVVERTENZA
Si informi sulla legislazione in vigore nel Suo paese o nel Suo porto riguardo al rigetto delle acque nere in mare.

Servirsi dell'apposita chiave per aprire e chiudere il tappo.
Quando il serbatoio è completamente svuotato, verificare lo stato della guarnizione del tappo e richiuderlo.
Per risciacquare il sistema: riempire il vaso d'acqua dolce o di mare e poi vuotarlo.
Utilizzare solo prodotti per la pulizia domestica.

I serbatoi devono essere svuotati quando l'imbarcazione è in sosta e la temperatura è negativa.

RACCOMANDAZIONE
Utilizzare i sistemi di pompaggio dei porti o delle marine per svuotare i serbatoi di ritenzione.

RACCOMANDAZIONE
Per la salvaguardia dell'ambiente, non scaricare il contenuto dei serbatoi di ritenzione vicino alla costa.

Motorizzazione 8

1 - Serbatoio del carburante.

2 - Valvola di sezionamento di carburante.

3 - Vaso di espansione.

4 - Filtro carburante.

5 - Filtro per acqua di mare.

6 - Motore.

7 - Marmitta di scarico.

8 - Bocchettoni di riempimento dei serbatoi.

Serbatoi di carburante

L'imbarcazione è dotata di due serbatoi (uno in ogni scafo).
Ogni serbatoio si riempie separatamente.
Entrambi possiedono un proprio indicatore sui quadri motori.

• RIEMPIMENTO

Prendere le precauzioni generali precisate al capitolo IMPIANTI IDRAULICI sul riempimento del serbatoio d'acqua.
Riempire i serbatoi del carburante utilizzando i due bocchettoni.
Per proteggere la coperta da eventuali schizzi di carburante, bagnare la circonferenza dei bocchettoni con acqua di mare prima di estrarre il tappo.
In caso di schizzi, risciacquare la coperta abbondantemente (col tappo del bocchettone chiuso).

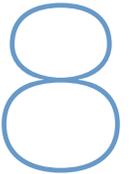
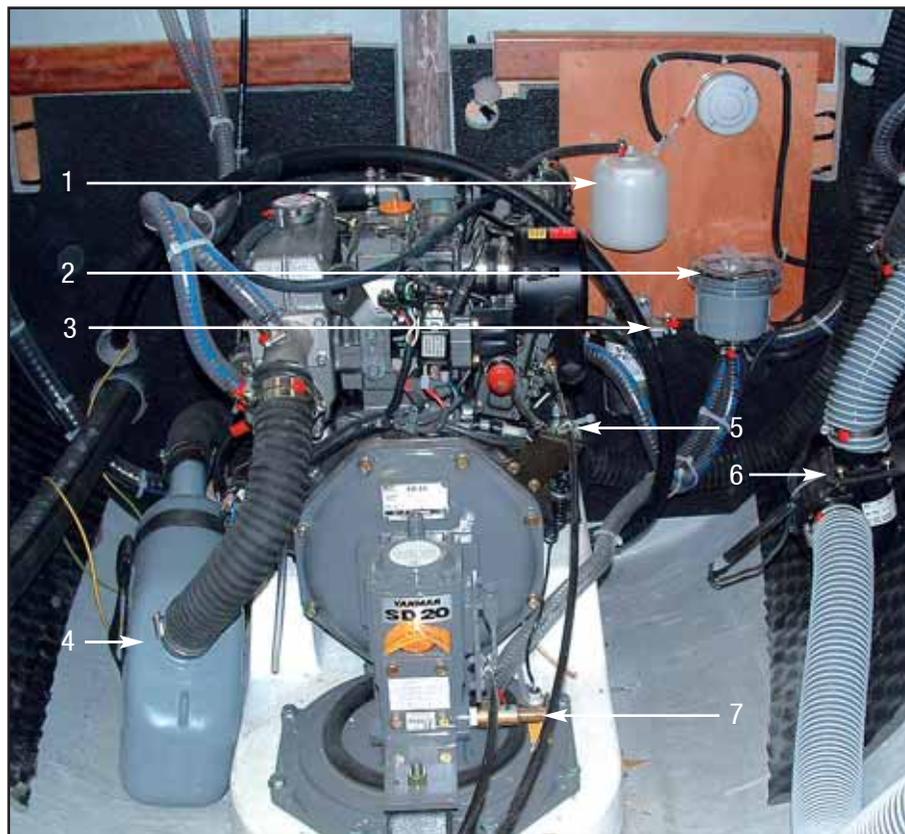
PERICOLO
Arrestare il motore e spegnere le sigarette quando si effettua il rifornimento dei serbatoi di carburante.

• MANUTENZIONE

- Controllare periodicamente il buono stato degli O-ring dei bocchettoni di riempimento (per evitare che penetri l'acqua).
- Non chiudere i rubinetti del carburante tra un utilizzo e l'altro (salvo in caso di assenza prolungata).
- Tenere i serbatoi pieni il più possibile (per evitare la condensazione).
- Ogni 5 anni, pulire i serbatoi dai fanghi che possono depositarsi al loro interno.
- Verificare una volta all'anno lo stato del circuito del carburante (tubo, valvole, ecc.).

N.B.: La capienza dei serbatoi del carburante indicata alla pagina CARATTERISTICHE può non essere completamente utilizzabile in funzione dell'assetto e del carico dell'imbarcazione.

Conservare sempre una riserva di carburante pari al 20%.

RACCOMANDAZIONE
Per i lavori sulle parti danneggiate del circuito del carburante rivolgersi a un professionista.

IMPIANTO DEL MOTORE (COMPARTIMENTO TRIBORDO)

1 - Vaso di espansione.

2 - Filtro acqua di mare.

3 - Filtro carburante.

4 - Marmitta di scarico.

5 - Motore.

6 - Ventilatore di sentina.

7 - Presa acqua del motore.

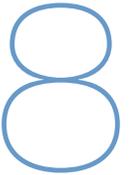
Filtro per il carburante

I problemi di funzionamento del motore possono avere cause diverse, tra cui la presenza di carburante non pulito.
La pompa a iniezione può essere messa fuori uso rapidamente dalla presenza di acqua.
L'acqua può provenire dalla condensazione che ha luogo quando il serbatoio non è riempito a sufficienza, quando un bocchettone di riempimento viene chiuso scorrettamente o ancora quando la guarnizione è deteriorata.

Per impedire qualsiasi infiltrazione d'acqua, il carburante passa attraverso due filtri:
- il primo filtro è posto sulla tubazione che collega il serbatoio al motore e serve da decantatore d'acqua e da prefiltro;
- un secondo filtro è parte integrante del motore e serve per filtrare il carburante molto finemente. Per ogni intervento e per la frequenza di sostituzione, consultare le istruzioni relative al motore.

Effettuare lo spurgo allentando (senza toglierla) la vite a testa zigrinata posta alla base della vaschetta di decantazione.
Lasciare colare in un recipiente finché il carburante appare pulito.

Ripetere questa operazione più volte durante l'anno.
Sostituire il prefiltro almeno una volta all'anno (si accede ad esso smontando la vaschetta).

PRESA D'ACQUA DEL MOTORE

PRESA D'ACQUA DEL MOTORE

■ Motori

RACCOMANDAZIONE
Leggere attentamente le istruzioni fornite con l'imbarcazione.

AVVERTENZA
Non azionare mai il motore fuori dall'acqua.

• ACCESSO AI MOTORI

Si accede ai motori dalle botole delle plance.

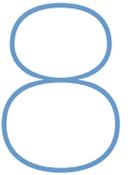
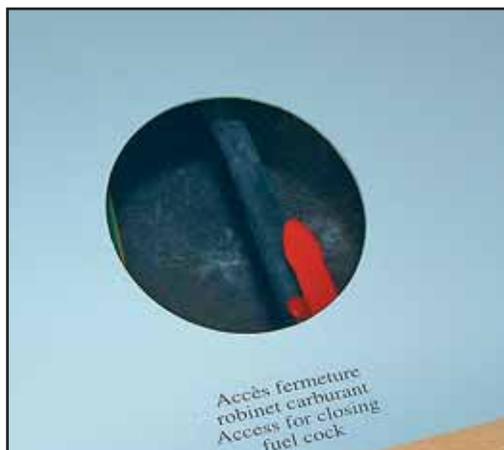
RACCOMANDAZIONE
Arrestare i motori prima di aprire le botole.
In caso di intervento a motore acceso:
- tenersi a distanza dalle cinghie e dalle parti mobili;
- fare attenzione agli abiti ampi, ai capelli lunghi, agli anelli, ecc. (che rischiano di rimanere impigliati nel motore);
- indossare abiti adeguati (guanti, cuffie, ecc.).

• PRESA D'ACQUA DEL MOTORE

Le valvole della presa d'acqua dei motori sono fondamentali per il corretto funzionamento dei motori stessi.
Queste valvole devono essere sempre aperte prima dell'avvio dei motori (altrimenti si rischia di deteriorare rapidamente le marmitte di scarico e di danneggiare gravemente il motore).

- Mantenere il più possibile pulite le succhieruole delle basi motore.
- Pulire le succhieruole spazzolandole a ogni carenaggio dell'imbarcazione.
- Prestare attenzione a non ostruire le succhieruole con vernice antivegetativa.

CONSIGLIO: abituarsi, non appena il motore è avviato, a controllare se l'acqua è rigettata assieme ai gas di scarico.
Se l'acqua non esce:
- spegnere immediatamente il motore;
- verificare l'apertura della valvola.

Chiudere la valvola di presa dell'acqua in caso di assenza prolungata dall'imbarcazione.
Controllare e pulire regolarmente i filtri dell'acqua.

VALVOLE DI CARBURANTE / ANODI

VALVOLE DI CARBURANTE

ANODO

ANODO
(sullo scafo, sotto la linea di galleggiamento)

• CARBURANTE

Non aspettare che le riserve di carburante siano quasi esaurite per fare il pieno (rischio di svuotamento del circuito del carburante).
Prima di uscire in mare, assicurarsi di avere un scorta di carburante sufficiente.

• MANUTENZIONE

Consultare le istruzioni del costruttore fornite con l'imbarcazione.
Osservare attentamente che non vi siano perdite di olio e carburante.
Controllare il colore dei gas di scarico. Nel caso in cui il fumo risultasse eccessivamente bianco o nero, consultare un motorista.

Plancia di comando

La plancia di comando riunisce tutte le funzioni di controllo del motore e non necessita di alcuna precauzione particolare (vedere istruzioni del motore).

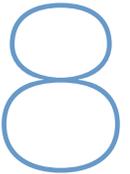
Eliche e anodi

Le eliche fornite di serie con l'imbarcazione sono la sintesi di una serie di collaudi fatti in collaborazione con il fabbricante del motore.

RACCOMANDAZIONE
Non sostituire le eliche senza consultare uno specialista.

Smontare le eliche abbattibili (opzione) dell'imbarcazione dopo ogni stagione, disassemblarle e pulirle accuratamente.
Ingrassare i denti e le superfici del cuscinetto.
Verificare che le pale delle eliche si muovano liberamente.
Se necessario, sostituire gli anodi (su scafi e basi).

Riposizionare gli anodi prima che questi raggiungano un livello di corrosione del 50%.
.

RACCOMANDAZIONE
Assicurarsi che gli anodi della base abbiano un contatto metallico adeguato con le trasmissioni.
Non verniciare per alcun motivo gli anodi.
Montare le eliche prima del varo.

Manovre & velatura

9

QUADRO MANOVRE CORRENTI

Designazione delle cime	lunghezza (m)	diametro (mm)	tipo
Drizza di randa	50	12	poliestere
Drizza di spi / gennaker (opzione)	39	14	poliestere
Scotta di gennaker (opzione)	2 x 24	12	poliestere
Scotta + braccio di spi (opzione)	2 x 18	12	poliestere
Drizza di genoa	36	12	poliestere
Amantiglio di randa	34	8	poliestere
Scotta di genoa	2 x 15	12	poliestere
Scotta di randa	25	12	poliestere
Interruttore bipolare carrello randa	16	7	poliestere

Manovre dormienti

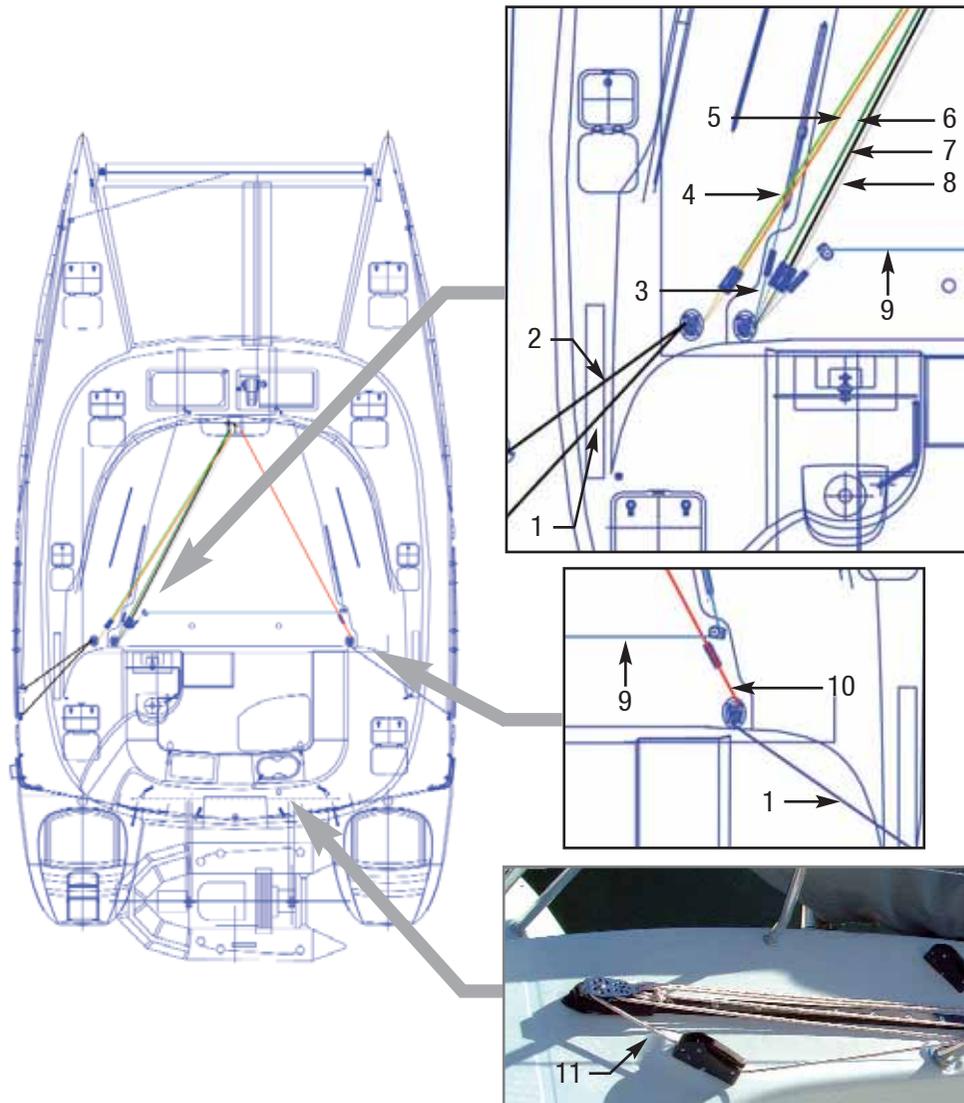
• REGOLAZIONI
L'albero dell'imbarcazione è stato preregolato da una parte dal cantiere e dall'altra parte dal produttore dell'albero stesso in occasione della prima alberatura.

Tuttavia è consigliabile regolarlo nuovamente dopo qualche uscita in mare, una volta che i cavi abbiano subito il loro normale allungamento.
Procedere come segue:
- Allascare le sartie basse.
- Tesare l'amantiglio o utilizzare la drizza di randa come amantiglio.
- Lascare i lazy-jacks.
- Riprendere le losanghe superiori e inferiori; equilibrarle al fine di ottenere un profilo dritto trasversalmente all'imbarcazione. L'albero prenderà pertanto una precurvatura regolare verso la poppa, longitudinalmente all'imbarcazione.
- Lo strallo viene preregolato per avere un'inclinazione di 2,6° verso la poppa.
- Riprendere le sartie alte in modo che siano tesate, serrando i tubolari di protezione degli arridatoi con un braccio di leva di 30 cm (verificare che la testa dell'albero sia in asse).
- Riprendere la tensione delle sartie basse, serrando manualmente i tubolari di protezione degli arridatoi.
- Riprendere i lazy-jacks.
- L'albero deve sempre conservare la sua precurvatura verso poppa.

Durante la navigazione, con vento apparente di 20 nodi trasversale, la manovra sottovento sarà morbida; passare eventualmente un sandow tra la sartia alta e la sartia bassa sottovento, al fine di evitare che queste sbattano.

• MANUTENZIONE
Prima di ogni uscita, ispezionare minuziosamente l'albero dall'alto al basso.
Verificare periodicamente la tensione delle manovre e il bloccaggio dei controdadi o delle coppiglie di perno (prima verifica da effettuare dopo alcuni giorni di utilizzo in tutti i tipi di tempo).
Fissare gli arridatoi e lubrificarli con sego, grasso grafitato o altro (non lubrificare mai gli arridatoi con del silicone).
Verificare la tensione degli arridatoi.
Controllare una eventuale usura degli arridatoi (dovuta allo sfregamento contro le lande se le manovre sono distese).
Sostituire ogni sartia o strallo che presenti fili tagliati o deformazioni.
Verificare regolarmente lo stato delle lande.

PERICOLO
Per issare un membro dell'equipaggio in testa d'albero, fare una gassa d'amante con la drizza direttamente sull'anello del bansigo (non utilizzare mai il moschettone o il grillo di drizza).
Non issare membri dell'equipaggio quando si naviga con mare grosso.

CONSIGLIO: il Suo concessionario LAGOON può eseguire tutte le operazioni di manutenzione.

1 - Scotta di spi (opzione).
2 - Scotta avvolgigenoa.
3 - Scotta di genoa di babordo.
4 - Terzarolo 2.
5 - Terzarolo 1.
6 - Amantiglio boma.
7 - Drizza di randa.
8 - Amantiglio di randa.
9 - Scotta di genoa di tribordo.
10 - Drizza di spi (opzione).
11 - Interruttore bipolare carrello di randa.

Manovre correnti

Lubrificare le pulegge con silicone. Sostituire tutte le pulegge deformi o sbrecciate. Verificare una volta all'anno i perni delle pulegge poste in testa d'albero.
Verificare regolarmente lo stato delle ganasce degli strozzacavi.
Controllare l'usura e lo stato generale delle drizze e delle scotte.
Pulire regolarmente i bozzelli (grasso usato, tracce di corrosione).
Lubrificare leggermente i perni dei bozzelli.
Evitare di strambare in modo intempestivo per evitare che le scotte e le ferramenta si usurino prematuramente.

Verricelli

Evitare gli accavallamenti di cordame quando si manipolano i verricelli.
Non lasciare i cordami liberi sui verricelli ma fissarli tramite gallocce.
Regolare i verricelli al momento del ricevimento della barca (risciacquarli regolarmente durante la stagione).
I verricelli devono poter girare liberamente; è necessaria una revisione quando si bloccano leggermente.

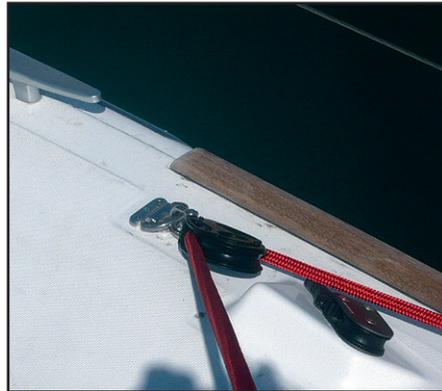
• MANUTENZIONE
Effettuare regolarmente la manutenzione completa dei verricelli, prima e durante la stagione di navigazione.
- Smontare i tamburi per pulirli.
- Lubrificare i tamburi con una pellicola di grasso bianco o del teflon per ridurre l'attrito e combattere la corrosione (questo tipo di grasso è pulito, non tossico e biodegradabile).

AVVERTENZA
Consultare le istruzioni del costruttore per smontare e rimontare i verricelli.
Un cattivo rimontaggio può causare incidenti (ad es.: ritorno di manovella).

RACCOMANDAZIONE
Il tamburo del verricello è calcolato per immagazzinare il numero di giri di cordame necessario affinché non scivoli e perché gli sforzi non vengano trasmessi sul self-tailing.
Fare almeno 3 o 4 giri di verricello.

AVVERTENZA
Tenere le mani lontane dai verricelli elettrici (opzione) durante il loro utilizzo.
Richiudere i coperchi degli interruttori dopo l'uso.

FISSAGGIO DELLA DRIZZA
DI GENNAKER SUL MULINELLO
DELLA SOMMITÀ

IMMAGAZZINATORE
DI GENNAKER

BOZZELLO DI RINVIO DI
SCOTTA DI GENNAKER

CIRCUITO DI SCOTTA
DI GENNAKER

■ Installazione delle vele

• GENOA SU AVVOLGIGENOA
Issare il genoa prima di salpare, approfittando di un momento senza vento.
Pre-avvolgere il tamburo a mano per avvolgere la scotta avvolgigenoa.
Attenzione al senso d'avvolgimento del tamburo: la protezione anti UV del genoa deve essere all'esterno.

- Fissare la penna e la drizza sul garroccio mulinello. Fissare l'angolo di mura sul tamburo e le scotte.
- Issare infilando la ralinga nel feeder con precauzione, per evitare gli strappi.
- Tesare sufficientemente la drizza ma cazzare meno che per una vela su uno strallo normale.
Issare fino a che non ci siano più pieghe orizzontali (regolare la tensione del ghindante dopo qualche uscita in mare).
- Prima di avvolgere il genoa, togliere l'anello che serve a guidare la ralinga. Conservare l'anello in un luogo sicuro per poterlo riposizionare prima di qualsiasi manipolazione (quando si ammaina ecc.).
- Per avvolgere il genoa, tirare la scotta avvolgigenoa dal pozzetto.

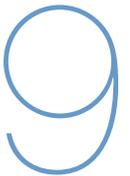
Non forzare mai in caso di blocco durante l'avvolgimento o lo svolgimento delle vele di prora. Verificare che una drizza non si sia impigliata nell'avvolgigenoa o che la vela non sia troppo tesa.

MANUTENZIONE
- Risciacquare regolarmente il tamburo e il mulinello.
- Lubrificare i cuscinetti se raccomandato dal fabbricante.
- Disarmare le vele in caso di arresto prolungato dell'imbarcazione.

• RANDA
Per issare la randa:
- Mettersi prua al vento.
- Lascare la scotta di randa.
- Issare facendo attenzione che le stecche non si incastrino nei lazy-jacks.

• GENNAKER (OPZIONE)
Issare il gennaker prima di salpare, approfittando di un momento senza vento.
- Fissare il mulinello sulla sommità del gennaker
- Fissare l'immagazzinatore sul punto di mura.
- Incappellare l'immagazzinatore sul buttafuori utilizzando il moschettone.
- Fissare la drizza sul mulinello della sommità.
- Issare il gennaker.
Utilizzare la scotta dell'immagazzinatore per avvolgere o svolgere il gennaker.

SCOTTE
- Fissare le scotte sulla bugna del gennaker.
- Far passare le scotte all'esterno dello strallo e delle sartie e sopra le draglie.
- Fissare i bozzelli di rinvio di scotta sulle lande.
- Riportare le scotte ai verricelli di scotte di genoa.

AVVERTENZA
Disarmare il gennaker quando non viene utilizzato (rischio di degrado dovuto agli UV e di srotolamento intempestivo).

Vele

La durata di vita di una vela dipende in gran parte dalla regolarità della sua manutenzione.
Consiglio: dopo la stagione di navigazione, e se possibile prima dell'inverno, affidare il gioco di vele ad uno specialista che si occupi della loro manutenzione e dell'esecuzione di riparazioni efficaci.

Durante la navigazione, regolare le vele agli sforzi subiti per diminuire le tensioni nefaste per i tessuti.

Prevenire gli strappi e l'usura: mettere delle protezioni sugli accessori che presentano delle asperità per evitare che logorino le vele (protezioni di crocette, candelieri ecc.).

Tra un'uscita in mare e l'altra, allentare la tensione della drizza (per le vele su avvolgitore) e del bordame della randa.

Premunirsi di un set da velaio e di un libretto che spieghi come effettuare le riparazioni urgenti in attesa dell'intervento di un velaio.

• PULIZIA E MANUTENZIONE

Di tanto in tanto, risciacquare le vele con acqua dolce e farle asciugare rapidamente per evitare la formazione di muffe;
Evitare di fare asciugare le vele al vento nell'alberatura (se fileggiano, le vele rischiano di strapparsi contro le manovre e le cuciture di consumarsi).

Per eliminare le macchie di grasso: utilizzare tricloroetilene e risciacquare immediatamente con acqua.

• IMMAGAZZINAMENTO / PIEGATURA

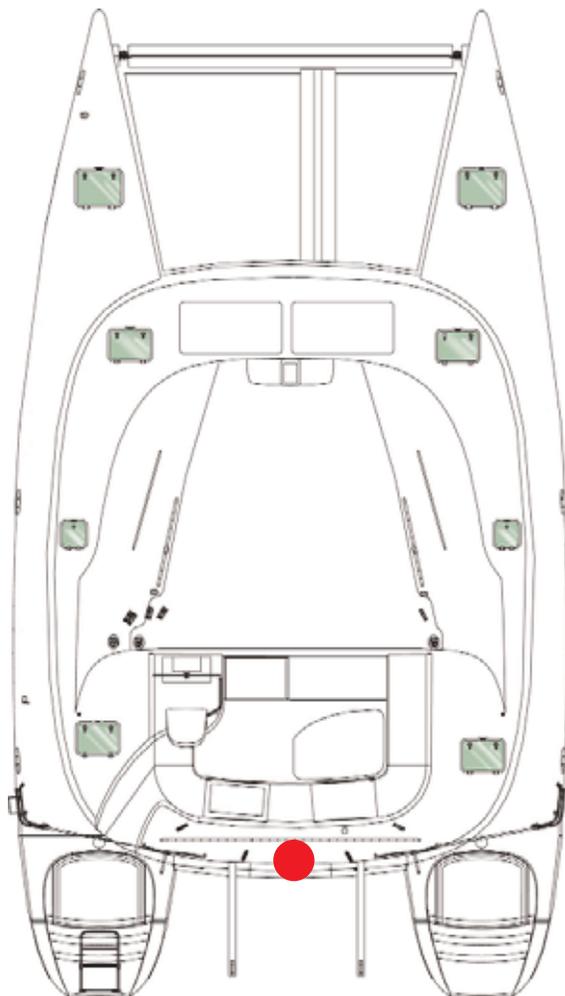
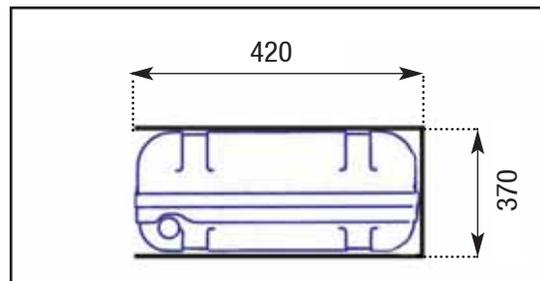
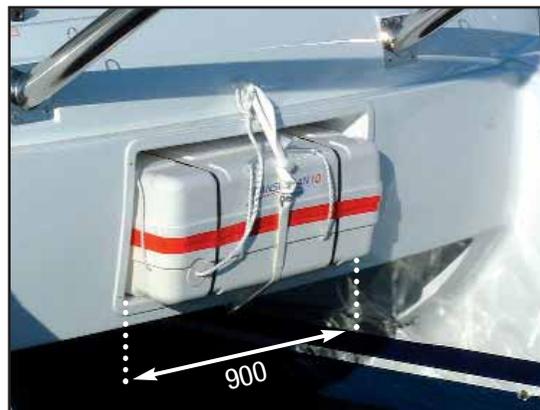
Evitare di immagazzinare una vela se è bagnata per impedire la comparsa di muffa.
Piegare la vela a fisarmonica parallelamente al bordame, poi arrotolarla alle dimensioni del sacco.

• PROTEZIONE

I raggi UV attaccano violentemente il poliestere e il nylon.
Se le vele restano installate, anche 24 ore, coprirle con una fodera o con un tessuto di protezione sulla balumina e sul bordame delle vele arrotolate.

La nostra rete di agenti Le proporrà accessori selezionati dal cantiere e adatti alle Sue esigenze.

Sicurezza 10

UBICAZIONE ZATTERA DI SALVATAGGIO

MISURE DEL GAVONE DELLA ZATTERA DI SALVATAGGIO IN MM

Equipaggiamento di sicurezza

AVVERTENZA
L'inventario delle attrezzature di sicurezza obbligatorie corrisponde a una categoria di omologazione.

- Prima di ogni partenza, fare l'inventario degli equipaggiamenti di sicurezza obbligatori.

- Fissare le linee di sicurezza sovraccoperta e sotto la navicella (in prossimità dei passi d'uomo).

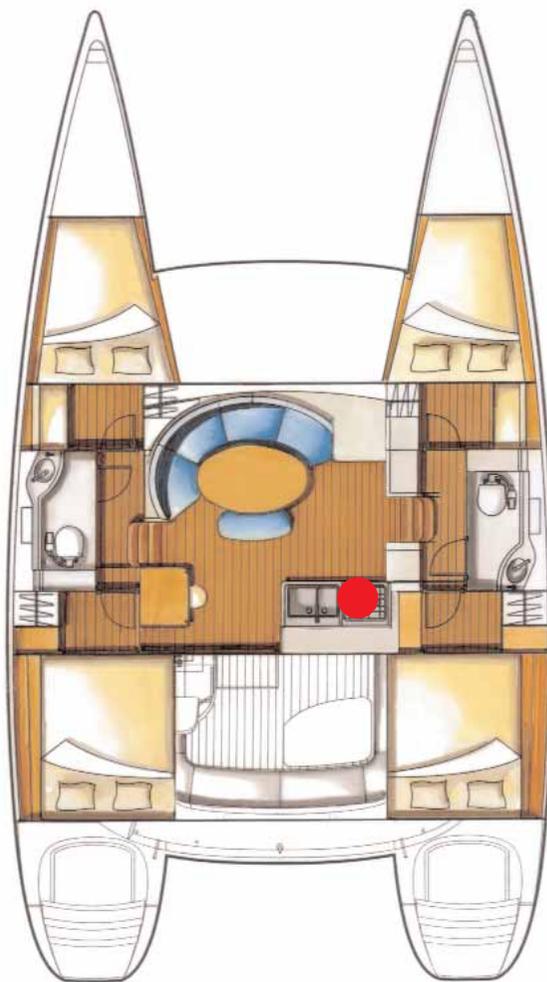
- Non superare il numero di persone indicate nel capitolo "Caratteristiche".

- Senza tener conto del numero di persone, il peso totale delle persone e dell'equipaggiamento non deve mai superare il carico massimo raccomandato dal costruttore.

RACCOMANDAZIONE
Chiudere i boccaporti di coperta e gli oblò prima di ogni uscita.

• ZATTERE DI SALVATAGGIO

La zattera di salvataggio si trova all'interno del gavone della trave posteriore.
In fondo al gavone della zattera si trova un martello.
Se necessario, in caso di ribaltamento dell'imbarcazione, rompere il vetro dei boccaporti "passo d'uomo" con il martello.

RACCOMANDAZIONE
Prima della partenza, leggere attentamente la procedura di varo indicata sulla zattera.

VALVOLE DEL GAS

VALVOLE DEL GAS
(armadietto sotto il forno)

■ Istruzioni di sicurezza relative all'impianto del gas

Le bombole del gas sono situate nel gavone di tribordo del pozzetto posteriore.
Tipo di bombola (butano) secondo la norma in vigore nel Suo paese.

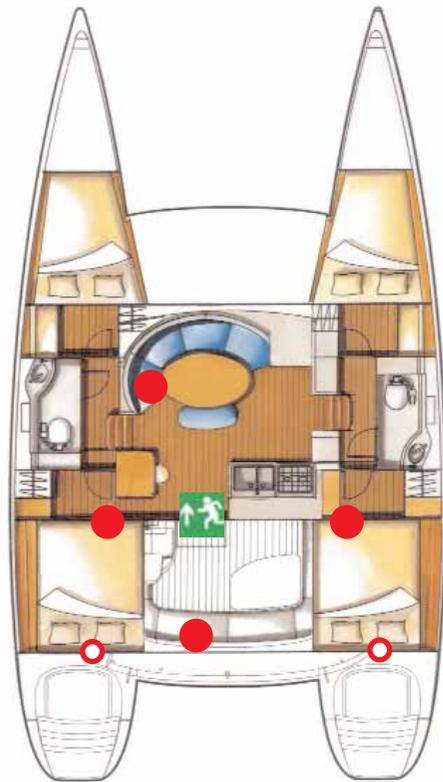
Chiudere le valvole dell'impianto e della bombola quando non si utilizzano gli apparecchi.
Chiudere le valvole prima di ogni sostituzione della bombola ed immediatamente in caso d'emergenza.
Non lasciare mai un apparecchio in funzione senza sorveglianza.
Non mettere materiali infiammabili sopra al fornello (tende, carta, tovaglioli, ecc.).
Non utilizzare il forno o il fornello come riscaldamento ausiliario.
Non intralciare l'accesso rapido ai componenti dell'impianto del gas.
Assicurarsi che le valvole degli apparecchi siano chiuse prima di aprire la valvola della bombola o quella della tubazione.
Se c'è odore di gas o se la fiamma si spegne accidentalmente (anche se l'erogazione del gas si interrompe automaticamente in caso di spegnimento della fiamma) chiudere le valvole degli apparecchi. Fare circolare l'aria per evacuare i gas residui. Ricercare l'origine del problema.
Testare regolarmente l'impianto del gas per individuare eventuali fughe.
Verificare tutti i raccordi utilizzando una soluzione saponosa o una soluzione di detergente, chiudendo le valvole degli apparecchi e aprendo la valvola della bombola.
Se si rileva una fuoriuscita, chiudere la valvola della bombola e riparare prima di ogni nuovo utilizzo.

AVVERTENZA
- Non utilizzare soluzioni contenenti ammoniaca.
- Non utilizzare mai una fiamma per individuare le fughe di gas.
- Non fumare, non utilizzare una fiamma libera durante la sostituzione della bombola del gas.

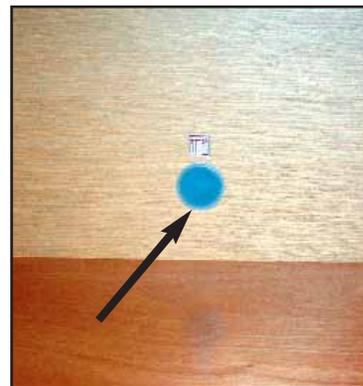
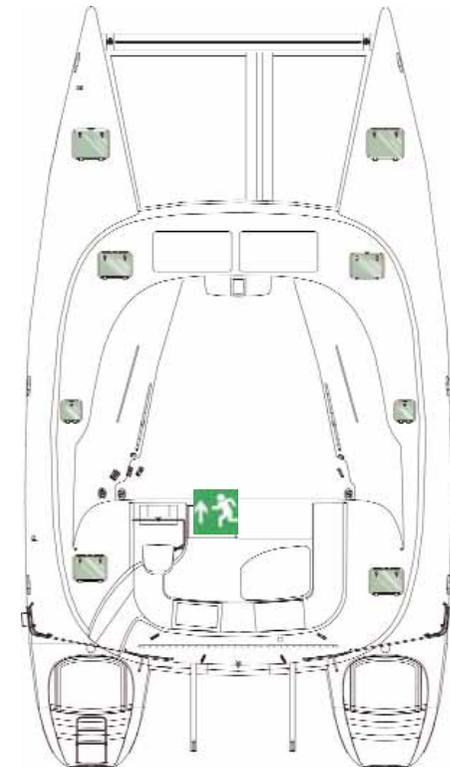
Gli apparecchi consumano l'ossigeno della cabina ed emettono prodotti di combustione. Ventilare la barca quando si utilizzano degli apparecchi a gas.
Non ostruire le aperture di ventilazione e lasciare almeno la porta aperta.
L'insieme fornello - forno deve essere chiuso quando non è utilizzato per evitare che i tubi si deteriorino durante la navigazione.
Mantenere le bombole vuote disinnestate e con le valvole chiuse.
Mantenere al loro posto le protezioni, i coperchi, i cofani e i tappi.
Conservare le bombole vuote e di riserva in coperta o in un gavone ventilato verso l'esterno.
Non utilizzare il compartimento della bombola del gas per sistemare altro materiale. Per conservare le bombole del gas, utilizzare esclusivamente l'apposito compartimento.
Controllare regolarmente e sostituire i tubi flessibili che collegano la bombola ad un'estremità dell'impianto e il fornello dall'altra, a seconda delle norme e dei regolamenti in vigore nel Suo paese.
Fare attenzione a non danneggiare la filettatura della bombola sulla quale è montato il riduttore di pressione. Controllare lo stato del riduttore di pressione tutti gli anni e sostituirlo se necessario. Utilizzare dei riduttori di pressione identici a quelli installati.

Fare effettuare le riparazioni da una persona competente.

SUGGERIMENTO PER L'UBICAZIONE DEGLI ESTINTORI

- Sono possibili altre ubicazioni, tenendo conto che gli estintori devono trovarsi a meno di 5 m di distanza da ogni cuccetta.
- Un estintore deve essere posto obbligatoriamente a meno di 2 m di distanza dagli orifizi per estintore.
- Un estintore o una coperta ignifuga (ISO 1869) deve essere posto a meno di 2 m di distanza da ogni apparecchio con fiamma.
- Un estintore deve trovarsi a meno di 1 m di distanza dalla timoneria.
- È necessario accedere facilmente agli estintori, per poterli utilizzare, ispezionare o sottoporre a manutenzione senza dover far uso di utensili o dover smontare una qualsiasi struttura della barca, compresi cassetti e scaffali.

 Estintore

 Uscita d'emergenza

Orifizio per estintore del compartimento motore

ORIFIZIO PER ESTINTORE

Le posizioni sono identiche a quelle dell'altra versione con sistemazione differente.

Comportamento in caso di incendio

AVVERTENZA
La barca è fornita senza estintore; l'applicazione del regolamento nazionale vigente nel Suo paese è sotto la Sua responsabilità (numero di estintori, capacità, tipo, ubicazione).

Ripartire gli estintori in punti diversi, facilmente accessibili e lontani da una possibile fonte d'incendio.

I compartimenti motore sono provvisti di un orifizio che permette di spruzzare all'interno il prodotto dell'estintore senza che sia necessario aprire i boccaporti di accesso abituali.

Procedura da seguire in caso d'incendio nel locale motore:
- Spegnere il motore.
- Interrompere l'alimentazione elettrica e l'alimentazione in carburante.
- Dopo aver sollevato il tappo, spruzzare il prodotto dell'estintore dall'orifizio situato sulla paratia della cabina posteriore.
- Attendere un minuto prima di intervenire.
- Aprire il boccaporto di accesso per effettuare le adeguate riparazioni.

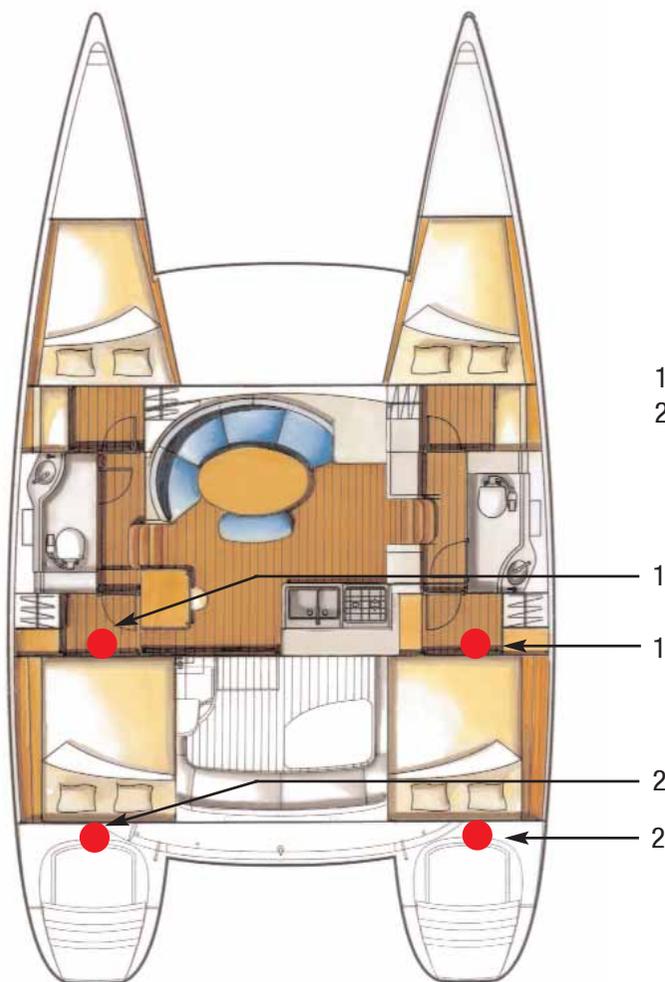
AVVERTENZA
Tenere un estintore a portata di mano nel caso in cui la combustione ricominci.

Il proprietario o lo skipper ha la responsabilità di:

- Far controllare gli estintori in conformità alle prescrizioni indicate.
- Sostituire gli estintori scaduti o scaricati con altri di capacità uguale o superiore.
- Assicurarsi che gli estintori siano accessibili quando la barca è occupata.

E di far conoscere all'equipaggio:
- La posizione e il funzionamento degli estintori.
- La posizione degli orifizi di scarico nei vari compartimenti motore.
- La posizione delle uscite d'emergenza.

AVVERTENZA
Non si deve mai:
- Ostruire i passaggi verso le uscite d'emergenza.
- Ostruire i comandi di sicurezza (valvola del carburante, valvola del gas, interruttori elettrici).
- Ostruire gli estintori posti negli stipetti.
- Lasciare la barca vuota con un fornello o un dispositivo di riscaldamento acceso.
- Utilizzare lampade a gas all'interno dell'imbarcazione.
- Modificare gli impianti dell'imbarcazione (elettrico, del gas o del carburante).
- Riempire un serbatoio o sostituire una bombola del gas quando un motore è in funzione, oppure se c'è un fornello o un dispositivo di riscaldamento acceso.
- Fumare mentre si manipolano carburante o gas.

VALVOLA DEL CARBURANTE / BARRA D'EMERGENZA

1 - Valvola del carburante.
2 - Bocchettoni della barra d'emergenza.

VALVOLA DEL CARBURANTE

BARRA D'EMERGENZA

Mantenere i fondi puliti. Verificare la presenza di vapore di carburante e di gas ad intervalli regolari.

Utilizzare unicamente ricambi compatibili per gli estintori. I ricambi devono comportare le stesse indicazioni o essere tecnicamente equivalenti per la loro resistenza al fuoco.

Fissare sempre le tendine con i loro bottoni a pressione quando si utilizzano i fornelli.

I prodotti combustibili non devono essere immagazzinati nel compartimento motore. Se si depositano prodotti non combustibili nel compartimento motore, essi devono essere ben fissati in modo da non cadere sulla macchina o ostruirne l'accesso.

AVVERTENZA
Utilizzare gli estintori a CO2 solo per gli incendi su materiale elettrico.
Evacuare la zona immediatamente dopo la scarica per evitare l'asfissia e aerare prima di entrare.

Prosciugamento

POMPE DI SENTINA ELETTRICHE
Le pompe di sentina elettriche dei pozzi di scarico sono ad azionamento automatico.
Vedere capitolo IMPIANTI IDRAULICI.

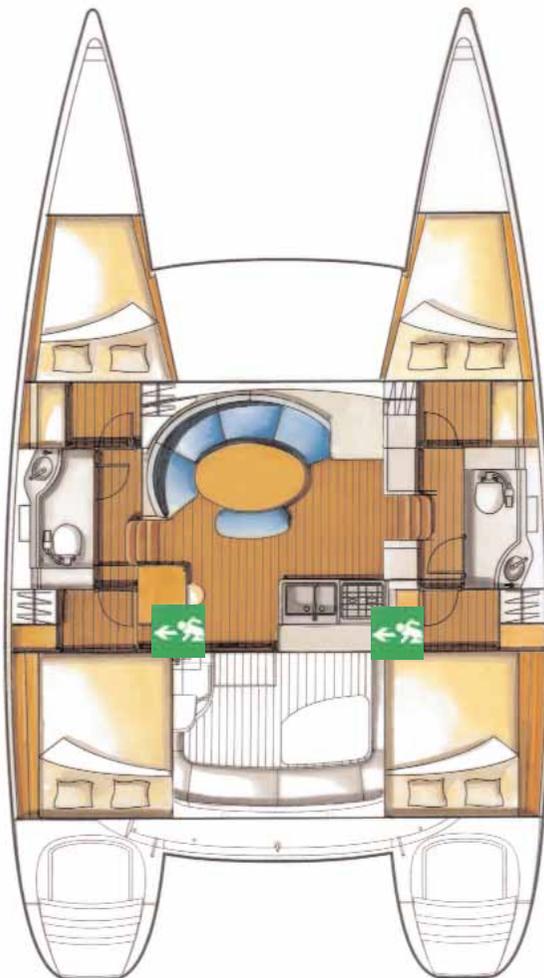
POMPE DI SENTINA MANUALI
Le pompe di sentina manuali sono situate sulle fiancate del sedile di pozzetto posteriore.

Barra d'emergenza

La barra d'emergenza si trova in un gavone del pozzetto. Deve restare di facile accesso.
Per la messa in opera della barra d'emergenza:
- Svitare con una manovella di verricello uno dei bocchettoni di barra situati sul primo scalino delle plance di poppa.
- Infilare la barra nell'asse del timone assicurandosi che sia bene incastrata nel quadrato.

RACCOMANDAZIONE
La barra d'emergenza è concepita solo per navigare a velocità ridotta in caso di avaria della barra.

Verificare regolarmente il serraggio degli arridatoi sui frenelli della timoneria.

BOCCAPORTI "PASSI D'UOMO"

Ribaltamento

Le cabine di poppa sono dotate di boccaporti "passo d'uomo".
In caso di ribaltamento dell'imbarcazione, rompere il vetro con un martello.

Le zattere di salvataggio sono accessibili dalla trave posteriore (vedere a inizio capitolo).

Motori

FUORI DALL'ACQUA
- Non avviare i motori quando l'imbarcazione si trova fuori dall'acqua.
- Non mettere in moto le eliche fuori dall'acqua.
- Attenzione a non tagliarsi con i bordi affilati delle eliche.

IN ACQUA
- Spegnere i motori prima di immergersi in acqua o di nuotare nei pressi dell'imbarcazione.
- Le pale di un'elica sono molto taglienti e possono causare danni notevoli quando sono in funzione.
- Non tentare di liberare una rete da pesca o una cima impigliata nell'elica quando questa è in funzione.

- Prima di salpare, verificare che le eliche funzionino in entrambe le posizioni di marcia avanti e indietro.

- In caso di rumori sospetti o di vibrazioni provenienti dalle eliche, spegnere immediatamente i motori.

Se il problema persiste, contattare il costruttore o il fornitore il prima possibile.

Generalità

- Localizzare e informare l'equipaggio prima di effettuare qualsiasi manovra sull'imbarcazione.
- Effettuare sempre le manovre con prudenza e indossando calzature.

Caratteristiche generali

11

Categoria A

Questa barca è progettata per navigare in venti che possono superare la forza 8 Beaufort, in onde di un'altezza significativa di 4 m e più e in larga misura in modo auto-sufficiente. Le condizioni anormali come gli uragani sono escluse.
Si possono incontrare tali condizioni durante grandi traversate, ad esempio attraverso gli oceani, o in prossimità delle coste, quando non si è riparati dal vento e dalle onde su diverse centinaia di miglia marine.

Categoria B

Questa barca è progettata per navigare in venti che non superino la forza 8 Beaufort e nelle onde corrispondenti (onde di altezza significativa inferiore o uguale a 4 m).
Tali condizioni si possono verificare qualora si navighi al largo, o vicino alla coste, nel caso in cui non si sia riparati dal vento e dalle onde per decine di miglia marine. Suddette condizioni possono inoltre verificarsi in mari interni di dimensioni tali da poter creare delle onde dell'altezza in questione.

Categoria C

Questa barca è progettata per navigare in venti che non superino la forza 6 Beaufort e nelle onde corrispondenti (onde di altezza significativa inferiore o uguale a 2 m).
Si possono incontrare tali condizioni quando si naviga in acque interne esposte, negli estuari e nelle acque costiere in condizioni meteorologiche moderate.

Categoria D

Questa barca è progettata per navigare in venti che non superino la forza 4 Beaufort e nelle onde corrispondenti (onde occasionali di 0,5 m di altezza massima).
Si possono incontrare tali condizioni in acque interne riparate e in acque costiere in condizioni di bel tempo.

• Nota:

L'altezza d'onda significativa è l'altezza media del terzo superiore delle onde, che corrisponde approssimativamente all'altezza dell'onda valutata da un osservatore esperto. Certe onde avranno un'altezza doppia di questo valore.

Imbarcazione

Lunghezza fuori tutto ....11,55 m / 37'9"
Lunghezza galleggiamento .... 11,00 m / 36'1"
Baglio maestro ....6,53 m / 21'5"
Tirante d'aria....17,35 m / 57'
Tirante d'acqua....1,15 m / 3'9"

Dislocamento a nave scarica teorico ....7260 kg / 16008 lbs
Dislocamento a carico massimale teorico ....10460 kg / 23064 lbs
Carico massimale autorizzato teorico ....3200 kg / 7056 lbs

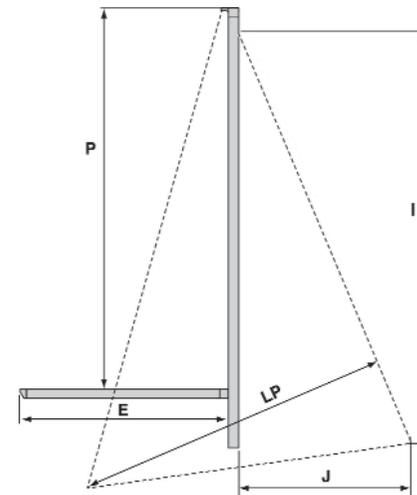
Capacità d'acqua.... 300 l / 79 US gal
Capacità carburante ....2x100 l / 2x26 US gal
Capacità freddo ....90 l / 53 US gal
Capacità batterie bordo....2 x 140 Ah (12 V)
Capacità batterie motori ....2 x 140 Ah (12 V)

Motorizzazione....2 x 20 HP

Omologazione categoria CE	Numero di persone
A	8
B	10
C	12
D	14

Velatura

Randa con asta....47 m² / 506 sq.ft
Genoa rillabile....30 m² / 323 sq.ft
Gennaker (opzione) ....52 m² / 560 sq.ft

I....13,13 m / 43'
J .... 3,57 m / 11'7"
P....13,65 m / 44'8"
E....5,40 m / 17'7"
LP ....4,63 m / 15'2"

IL VOSTRO LAGOON 380

NOME DELLA BARCA: . . . .

VERSIONE: . . . .

DATA DI CONSEGNA: . . . .

N° DI MATRICOLA: . . . .

N° DI CHIAVE DELL'ENTRATA: . . . .

N° DI SCAFO: . . . .

MARCA DEL MOTORE: . . . .

N° DELLE CHIAVI DEI MOTORI: . . . .

N° DI SERIE DEL MOTORE DI TRIBORDO: . . . .

N° DI SERIE BASE DI TRIBORDO: . . . .

N° DI SERIE MOTORE DI BABORDO: . . . .

N° DI SERIE BASE DI BABORDO: . . . .

NOME DEL PROPRIETARIO: . . . .

INDIRIZZO: . . . .

. . . .

. . . .

N° di tel. / Indirizzo da contattare in caso d'emergenza

www.cata-lagoon.com
162, quai de Brazza - 33100 Bordeaux - France • Tél. 33 (0) 557 80 92 80 • Fax 33 (0) 557 80 92 81 • E-mail : info@cata-lagoon.com